

CAL  
TAB6  
- A56

Government  
Publications

# The St. Lawrence Seaway Management Corporation

31761 116491457



*Annual Report  
2004/2005*



## **The Highest Standards of Service**

The St. Lawrence Seaway serves cargo vessels and cruise ships with:

- 15 efficient locks and well-maintained channels connecting Montreal to Lake Erie, and providing access to 3,700 km of navigable waters
- an unequalled safety record
- joint Canadian and U.S. government inspections at entry, eliminating duplication
- ISO 9001: 2000 certification for ship inspections, traffic control and lock operations
- state-of-the-art computerized traffic management system
- automatic vessel identification system
- 24-hour navigation even in bad weather, throughout the nine-month season
- a bi-national Web site, the most comprehensive single source of Seaway/Great Lakes information, with real-time navigation data, links to related government and commercial marine transportation sites and full e-business services

The Seaway is a significant economic asset to both Canada and the U.S. In 46 years of operation, it has carried more than 2.2 billion tonnes of cargo, worth over \$265 billion. Vessels from 50 countries around the world have passed safely through our locks over 255,000 times.

## **2004—A Year to Celebrate**

In 2004, we marked the 50<sup>th</sup> anniversary of the start of Seaway construction, and the 175<sup>th</sup> anniversary of the opening of the original Welland Canal.

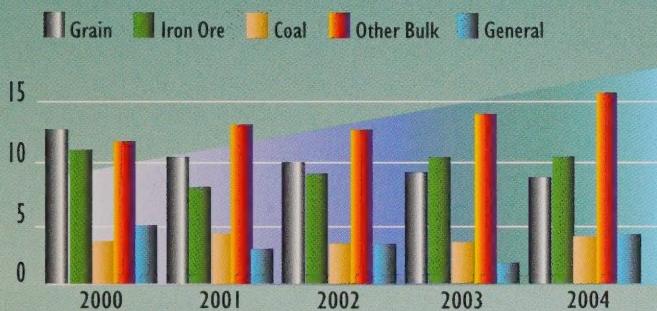
**Celebrating 50 years...since construction began**

**Célébrons 50 ans...depuis le début de la construction**

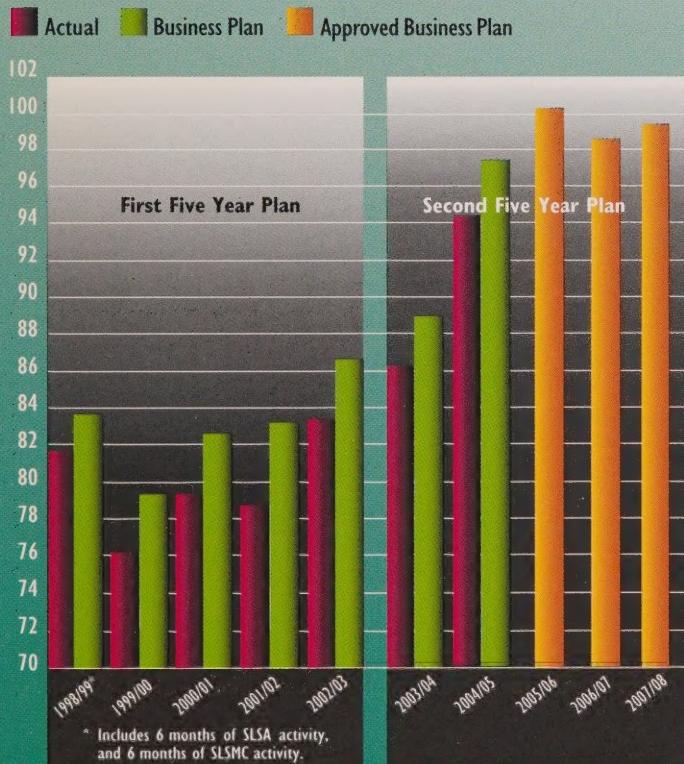
## 2004/2005 Performance Highlights

- Longest navigation season in Seaway history—281 days
- System up and available 99.56% of the time during the season
- Successful increase in draft to 26'6"
- Overall 6.5% increase in traffic over 2003, to 43.4 million tonnes
- MLO section handled 2,683 vessel transits, an increase of 104 over 2003

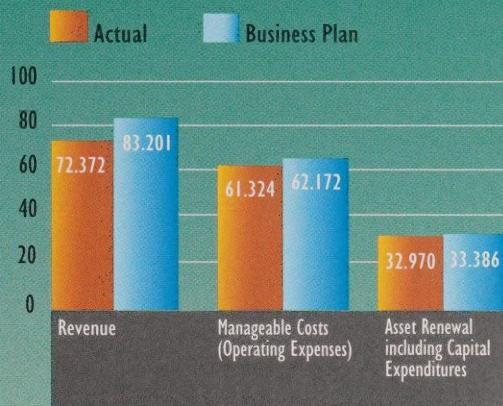
### Five Year Review of Combined Traffic by Commodity (millions of tonnes)



### Review of Business Plan Performance (millions of dollars)



### Comparison of Actuals to Business Plan (millions of dollars)



- Welland Canal handled 3,185 vessel transits, an increase of 158 over the 2003 navigation season
- Most successful season since 2000
- Total toll revenue followed tonnage and increased to \$70.3 million, up 12.5%
- Corporation again outperformed business plan by successfully controlling manageable costs
- Spending on manageable costs and asset renewal totalled \$93.2 million, bettering the business plan target of \$96.4 million
- Notional reserve balance at end of 7th year of operations is \$14.5 million
- Combined salaries and wages plus employee benefits and pension costs totalled \$51.7 million or 86.0% of total operating costs
- Asset renewal program (maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure) totalled \$32.1 million
- Welland Canal Lock 7 fully converted to hydraulic operation.

## **The St. Lawrence Seaway Management Corporation**

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) was established in 1998 as a not-for-profit corporation by Seaway users and other interested parties. In accordance with provisions of the *Canada Marine Act*, the SLSMC manages and operates the Canadian assets of the St. Lawrence Seaway for the federal government under a long-term agreement with Transport Canada.

### ***Our Guiding Principles***

*Steering for success ...  
On course to the future.*

**Our Mission:** We pass ships through a safe and reliable waterway system in a cost-effective, efficient and environmentally friendly manner to meet our customers' transportation needs.

**Our Vision:** The SLSMC and its partners ... the transportation system of choice.

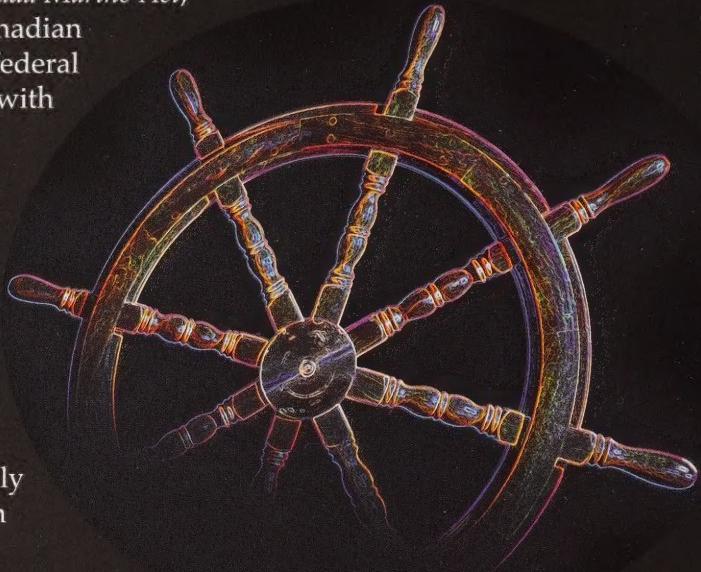
**Our Values:** Integrity, Respect, Openness, Innovation

### ***How to contact us***

Head Office  
202 Pitt Street  
Cornwall, Ontario  
K6J 3P7  
Tel: 613-932-5170  
E-mail: [marketing@seaway.ca](mailto:marketing@seaway.ca)  
Web site: [www.greatlakes-seaway.com](http://www.greatlakes-seaway.com)

Maisonneuve Region  
151 Écluse Street  
St. Lambert, Quebec  
J4R 2V6  
Tel: 450-672-4110

Niagara Region  
508 Glendale Avenue  
St. Catharines, Ontario  
L2R 6V8  
Tel: 905-641-1932



#### *Front cover photos (upper to lower):*

Jumbo ship and trailer at the Port of Sarnia, May 2005  
(Photo Thies Bogner, MPA/F/PPO)

A mechanical boring machine built in Germany and bound for Minneapolis-St. Paul offloaded from the Antigua-flagged vessel *Scan Partner* at Duluth's Clure Public Marine Terminal.  
(Photo courtesy of Port of Duluth)

*Pineglen* upbound on Welland Canal, approaching Lock 3  
(Photo Jeff Cameron)

Ocean-going vessel *Seneca* exiting Lock 8 at Welland Canal, northbound to Lake Erie

Design: **Walters & Greene Associates**  
Printing: **National Printers**  
June, 2005

## **SLSMC: the Driving Force of Hwy H<sub>2</sub>O**

*The St. Lawrence River, St. Lawrence Seaway and the Great Lakes together form Hwy H<sub>2</sub>O. This is the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System—a 3,700-kilometer (2,400 mile) marine highway that runs between Canada and the United States.*

*Hwy H<sub>2</sub>O flows directly into North America's commercial, industrial and agricultural heartland. It's an alternative, uncongested transportation route, relieving pressure on overtaxed road arteries and offering:*

**FORWARD  
thinkers  
move cargo  
by  
WATER\***

**SHIP  
by ship.**



\*Visit [hwyh2o.com](http://hwyh2o.com) to find out why.

*Highway H<sub>2</sub>O is the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System—moving cargo by water through the heart of North America.*



Tug and barge under Garden City Skyway in St. Catharines (May 2005)  
(Thies Bogner, MPA, F/PPO)

- the shortest route to the industrial and recreational centre of North America from many European ports
- more than 65 ports with all facilities
- lower charges than ocean ports for handling, wharfage, dockage and stevedoring
- excellent intermodal connections with a vast network of roadways and rail lines providing complete door-to-door service
- environmentally friendly, safe and reliable transportation
- plenty of room for more cargo

*Marine transport reduces costs, congestion and pollution on land....*

- Ships use only 10% to 20% of the energy required by trucks.
- On a single litre of fuel, one tonne of freight can travel 240 km by ship. By train, the distance drops to less than 100 km and by truck, to less than 30 km.
- Seaway-max ships, twice as long and half as wide as a football field, carry cargoes equivalent to the loads of 870 trucks or 225 rail cars.
- Ships emit 1/10 the greenhouse gas of trucks and 1/2 that of trains (in grams / tonne-kilometre).
- Only one marine accident is recorded for every 13.7 rail accidents and 74.7 truck accidents, and only one marine spill is recorded for every 10 rail spills and 37.5 truck spills.

Sponsors, partners and supporters of Hwy H<sub>2</sub>O include the two Seaway entities, major ports along the route, and marine groups.

**We've got a good thing flowing...**

## **TABLE OF CONTENTS**

**3      President's Message**

**6      Report on Operations**

**19     Governance**

**21     Financial Summary**



The year 2004, which marked the 50<sup>th</sup> anniversary of the start of construction of the Seaway, gave SLSMC stakeholders more than one reason to celebrate. After several years of sluggish traffic, last year the Seaway turned a corner with increases in both cargo shipments and revenue. While combined tonnage increased 6.5%, revenue grew more than 12% due, in particular, to a strong market for steel. Total revenue for the fiscal year reached \$74 million, of which \$70.3 million was from Tolls, an increase of \$7.6 million compared to 2003/04. Our seventh year of operation turned out to be the most successful since 2000.



On the operational side, 2004 was also a banner year. We increased draft across the system by three inches to 26' 6"; the navigation season lasted 281 days, the longest in Seaway history; and we completed work on the second lock in our hydraulic conversion project. Relationships with the trade have been very good and, while new marine security requirements translated into a great deal of work for the Corporation, we were able to meet the established deadlines and receive our Certificates of Compliance.

Once again, the Corporation outperformed its business plan by successfully controlling its spending. Our manageable costs for the year ended up \$2.8 million below plan, at \$60.2 million, of which \$51.7 million was expended on salaries and benefits. The portion of this amount devoted to Employee Benefits rose to more than 41% of salaries paid.

Asset renewal costs were 1% below the approved plan, at \$33 million, and additional one-time expenditures of \$4.2 million were incurred to re-habilitate the electric generators in the Power House.

### ***Strategic actions take us down the road to the vision***

While carrying out our mission in an exemplary fashion in 2004, we also kept our eye on our vision of the future. To this end, significant effort and resources were devoted to advancing our key strategic initiatives of:

- growing the business
- innovating to optimize the current system
- setting the stage for people to succeed

#### *Growing our business*

Our general strategy for market development is to show why the marine system should be used to advantage, and then show how to use its advantages. This requires both the 'wide' promotion and public awareness thrust, highlighting our environmental and social benefits, and the 'narrow' cargo-focused initiatives, showing how we can add value in terms of cost reduction, reliability, and available capacity.

It was an active and productive year in the marketing arena for the Seaway. With Board approved funding for promotional initiatives and support to attract new cargo, we started the year with a 'first' and ended the year with another 'first'.

Beginning last spring, we carried out a highly successful multi-media promotional campaign in the Toronto-Windsor corridor, which has now evolved into the popular Hwy H<sub>2</sub>O branding project for the entire Great Lakes/St. Lawrence system. Already, 18 major ports have signed on, and the Hwy H<sub>2</sub>O logo is showing up with increasing prominence.

And to end the year, in March 2005, we implemented the first significant change to our toll structure in 20 years, with a reduced lockage fee for new cargo on the Welland Canal.

Throughout the year, we worked with major stakeholders to promote marine transportation and to encourage government action in support of the marine mode, and we are harvesting results. At the federal level, we saw the launch

*Foreign flagged vessel  
bringing steel products to  
the lower Great Lakes*

Photo courtesy Duluth  
Seaway Port Authority

of the National Marine and Industrial Council, and Transport Canada's National Conference on Short Sea Shipping. At the provincial level, success has flowed from the marine industry working together in partnership with both the Quebec and Ontario governments. In Quebec, enthusiastic support from the Ministry of Transportation has led to a host of initiatives, bringing short sea shipping to life with concrete examples. In Ontario, SLSMC became a founding member of the Ontario Marine Transportation Forum, a first step towards ensuring that the marine mode plays its rightful role in Ontario transportation.

While encouraging increased use of the Seaway, the Corporation remains aware of its responsibilities for stewardship of the environment, and we continue working to ensure balance between commercial use and the ecology of the waterway and surrounding lands. During the past year, in addition to various projects to protect the environment and clean up Seaway lands, we initiated actions to be more pro-active in dealing with the future challenges in the environmental arena.

*Innovating to optimize the current system*  
We must nurture new business opportunities by being innovative in the way we provide service and, in line with this, we are actively pursuing initiatives to define different operating approaches and to reduce the barriers to entry for new users. Our goal is to provide a stable, known operating environment for current users, while finding the necessary flexibility and value-added incentives to attract new customers.



Asset Renewal Plan funds are being put to work, both to ensure reliability of our infrastructure going forward and to apply new technology to our operating equipment. Last year's draft increase and the longer navigation seasons that are now becoming the norm are also products of innovation, notably AIS and our cutting-edge traffic management technology. We have made giant strides in our strategy to remotely operate certain structures and we have launched a feasibility study on the application of new technology to the vessel securing process. If successful, it will do much to improve the safety of lock workers and speed up transit time through the system.

We have called on our staff to help in this endeavour, with excellent results. Our Innovation Support Group has already captured ideas from employees at all levels of the organization and a budget has been made available in each region for the testing and implementation of quick, innovative improvements to procedures and services.

*Setting the stage for people to succeed*  
In 2004, our vision and three strategic directions pushed us to refine our process-centered organization by grouping together the resources necessary to make significant progress towards our Vision, while running the business in line with our Mission. Our new structure reinforces regional accountability for operating results, for managing effectively through people and for supporting the corporate agenda. The corporate



*Truck ferry next to Windsor  
Ambassador Bridge*



Twenty-one wind turbine blades manufactured in Denmark and the United Kingdom were discharged from the Bavaria at Duluth's Clure Public Marine Terminal and were delivered via truck to southern Manitoba.

Photo courtesy Duluth Seaway Port Authority

groups are responsible for progress in achieving our Vision, for providing common and consistent support services to all and for ensuring we have the plans and developmental initiatives in place to ensure our future success.

While the organizational structure is important, inasmuch as it clarifies reporting relationships and responsibilities, I firmly believe that our continued success will come from employees and managers alike embracing our values and working towards common objectives. Our Values of Integrity, Respect, Openness and Innovation set the context for all our interactions and our ways of working; and it is from living these values that our success flows. With our wellness program, succession planning and the "jobs of the future" initiatives, we are well down the road to ensuring the success of the Corporation and its employees.

#### *Ready for upcoming challenges*

We have come to know challenge and change; it has become a way of life at the Seaway, and we expect that to continue. We are already aware of, and preparing to address, many of the challenges that we will face in the future, not the least of which is the rapidly approaching loss of current employees to retirement. Defining job requirements into the future, identifying and meeting the necessary skills by getting the right training, development and hiring programs in place becomes more urgent year-by-year.

For the overall good of the waterway, we will continue working to attract new cargoes, to

establish short sea shipping as an integral part of the transportation network and to make progress on dealing with environmental issues. Our employees and all members of management have the best interests of the Corporation at heart, and I have very much appreciated their efforts over the last year. Similarly, the support I have received from the Board has been invaluable in moving forward as we have and in setting our sails into the wind for the coming year. The Corporation has the advantage of solid partnerships, growing government support and loyal staff. As a result, we are well placed to deal with challenges, and the future is promising for us all.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Thies Bogner".

*CSL Laurentian in the  
Saint-Lambert Lock*  
Thies Bogner, MPA



## OUR BUSINESS

### THE BASICS

#### *Season Length*

In 2004, the Seaway was open for 281 days, the longest navigation season in its history. The Welland Canal opened on March 23, and the Montreal-Lake Ontario (MLO) section on March 25; the waterway closed officially on December 30 at St. Lambert, although the last ship left the Welland Canal on December 31. The late closing date was negotiated with shippers and carriers, to allow them to make up some of the cargo lost to strikes in the iron ore industry and supply problems in the coal trade.

#### *Transits*

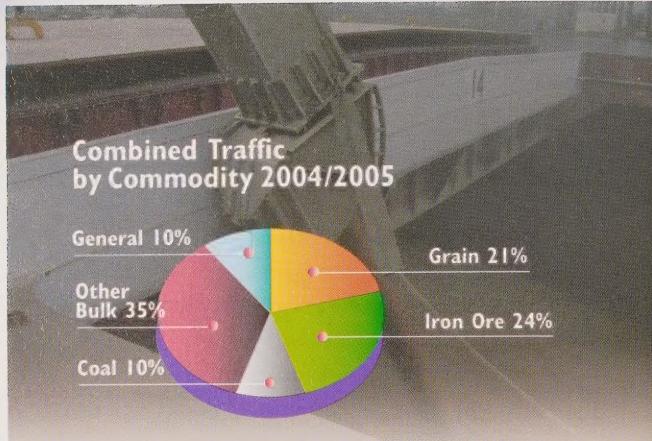
During the 2004 navigation season, there were 2,683 vessel transits of the MLO section. This represents an increase of 104 over 2003 results. In the Welland Canal, there were 3,185 vessel transits—an increase of 158 over the 2003 navigation season. Cargo tonnage increased by 6.5% from 2003, to 43.5 million tonnes overall.

#### *Toll Revenue*

Total toll revenue followed tonnage and increased in 2004 to \$70.3 million, up 12%. Revenue rose by a higher percentage than tonnage, the growth coming in part from the mandatory 2% toll increase and in part from the significant increase in general cargo, with its higher tariff.

### TRAFFIC HIGHLIGHTS

In 2004, solid economic activity in Canada and the United States helped fuel the growth in Seaway traffic. However, strikes at two iron ore sites in Labrador and in Quebec interrupted iron ore movements over the summer, and although harvests were larger, low quality and strong competition among exporting countries contributed to a decline in grain traffic. On the other hand, the removal of the U.S. import tariff



on steel encouraged an increase in steel imports. In all, traffic increased over the 2003 figures on the MLO by 6.6% to a total of 30.8 million tonnes and on the Welland Canal by 7.6% to 34.3 million tonnes.

#### *Grain*

Canada harvested more grain in 2004 than in 2003, but unfavourable weather conditions led to a product of lower than average quality. Canadian grain shipments were down on the MLO section by 5.2%, to 5.5 million tonnes, and on the Welland Canal by 5.4%, to 5.2 million tonnes.

In the U.S., good harvests raised total shipments of American grain—on the MLO section by 5.8%, to 3.57 million tonnes, and on the Welland Canal by 0.9%, to 3.81 million tonnes.

The decrease in Canadian shipments more than offset the increase in American grain, bringing total grain shipments down by 1.5% on the MLO section and by 3.2% on the Welland Canal.

#### *Iron Ore*

Strikes at the Labrador mines reduced shipments on the MLO section by 9.95%, to 8.34 million tonnes. On the Welland Canal, increased downbound shipments more than offset the decreased upbound shipments, creating a modest growth in overall traffic of 1.1%, to 6.63 million tonnes.

### Welland Canal (Millions of Tonnes)

2002/2003    2003/2004    2004/2005



#### Coal

Coal traffic grew by almost 200% to 640,000 tonnes on the MLO section, as industrial demand more than offset reductions in coal movements for steel production. On the Welland Canal, the increase was 0.8%, to 4.23 million tonnes.

#### Other Bulk

Movements of other bulk cargo increased on the MLO section by 11.6%, to 8.56 million tonnes, and on the Welland Canal by 13.0%, to 11.39 million tonnes. With good vessel availability, many commodities showed impressive growth: limestone 75%, gypsum 40%, fluorspar 30%, urea and related commodities more than 100%, pulpwood 300% and feed 50%. Coke, stone, salt, cement and scrap metal also increased.

#### General Cargo

General cargo (mainly steel) traffic improved strongly in 2004, driven by economic growth and the removal of the U.S. import tariff. On the MLO section, traffic was up by 65.0%, to 4.2 million tonnes, and on the Welland Canal by 77.3%, to 2.99 million tonnes.

### Montreal-Lake Ontario Section (Millions of Tonnes)

2002/2003    2003/2004    2004/2005



#### Outlook

With solid economic activity forecast for both Canada and the U.S. in 2005, Seaway traffic is expected to grow next year. Congestion at west coast ports due to increased outsourcing and globalization also augurs well for Seaway traffic. Our initiative to reduce lockage fees for new cargo in the Welland Canal, introduced at the start of navigation in 2005, is expected to bring in additional tonnage for the year.

Grain movements are expected to grow slightly over the low levels of 2004, as better harvests will increase traffic in the fall. In the long term, competition among export routes may limit Canadian grain exports through the eastern corridor.

Despite the high Canadian dollar, iron ore shipments are forecast to increase on both sections of the Seaway to make up for the impact of the 2004 strikes on inventories. However, ongoing labour disputes in the industry will likely continue to affect both iron ore shipments and steel production in 2005. Reduced demand for coal due to environmental concerns, lower coke production in the steel industry and the closing of the Lakeview coal-fired electrical generating station in April 2005 will decrease coal traffic on the Seaway.

#### SERVICE MEASURES

Overall, 89% of vessel transits in 2004 were accomplished within the standards plus two hours, compared to 91% in the previous year.

The main reason for a slightly slower average transit time in 2004 was the safety precaution of imposing slower speeds in certain areas of the Seaway for vessels operating at the deeper draft of 26'6", and the extra time those vessels took to enter and leave the locks.

In the Montreal - Lake Ontario (MLO) section, total ship delays under the control of the Corporation were reduced by 36% (942 hours), while in the Welland Canal they increased by 7% (834 hours), due to increased traffic. However, the average delay per transit in the MLO section was only 21 minutes, while the Welland Canal came in at 16 minutes, both well under the target of "less than 30 minutes."

There were 23 commercial vessel incidents during the season, representing an average of 3.5 incidents per 1000 transits. While more than in 2003, this figure is an improvement over the 2001 and 2002 statistics and meets the service level objective of less than 5 incidents per 1000 transits. Vessel groundings represent the most common incident and these were mainly the result of human error or steering gear problems.

System Uptime, the index that measures short-term physical reliability, was 99.71%, compared to a target of 99.75%. System Availability, the index that measures all causes of delays under Seaway control, was 99.56% for 2004, bettering the target of 99.0%.

The SLSMC is committed to continually improving the reliability of its infrastructure. To this end the corporation has had, for a number of years, a Reliability Index that measures the long-term health of the system. The Reliability Index for 2004 remained unchanged from 2003 at 3.11. This index is based on a consideration of the condition of each structure and its importance.

Following a corporation-wide review of risk, it was determined that a more sensitive Reliability Index was required and a new one, based on both condition and risk, was developed and implemented in parallel. This new index would have stood at 10,403 in 1999; it had dropped to 6590 by 2003 and it improved further in 2004 to 5870.

#### *ISO 9001: 2000 Certification Continues*

ISO 9001: 2000 certification from Lloyd's Register is a widely recognized mark of quality serv-

*Maintenance dredging in the Seaway channel under the Champlain Bridge (summer 2004)*



*Unloading of equipment manufactured in Spain and Italy and destined for a Syncrude UE-1 oil sands project near Ft. McMurray, Alberta, Canada.*

Photo courtesy Duluth Seaway Port Authority

ice, and Seaway services have reached this high standard on a number of fronts. In 2004, we achieved a major milestone when we obtained ISO 9001: 2000 certification for Structures Operations, which include locks and bridges. As a result, all three main operations processes: structures operation, vessel traffic control and ship inspection are now ISO certified and are audited on a regular basis to ensure continued conformity to our high quality standards.

## DRAFT INCREASE IMPLEMENTATION

In 2004 we achieved a major milestone by increasing the operating draft for the Seaway system by three inches. This was made possible in part by the previous introduction of our automatic vessel identification system (AIS) and by the definition of the relationship between speed and "under-keel clearance". Every inch of draft adds 100 tonnes of cargo to what a ship can carry through our waterway, and last year we attracted more ocean vessels as a result. The increase in draft from 8.0 m (26'3") to 8.08 m (26'6") applied to all inland vessels and to ocean vessels equipped with bow thrusters.

During the season, there were 406 vessel transits at drafts greater than 8.0 m in the Welland Canal and 414 in the MLO section. On the Welland Canal, almost 16% of inland vessel transits and 13% of ocean vessel transits were at drafts greater than 8.0 m, while in the MLO the figures were 25% and 13% respectively.

To ensure that adequate water depth continues to be available for ships in the long term, a project has been started to dredge material from the channel between Locks 1 and 2 on the South Shore Canal. The Seaway's Environmental Impact Screening Report was accepted by the Federal Department of Fisheries and Oceans in April 2004 and the first phase of the three-year project was completed in the fall of 2004. The two additional phases are presently scheduled for 2005 and 2006 to remove further sediments



accumulated in the canal. The total value of the project is estimated at over \$5 million.

## OPERATIONS CENTRE

We are continuing to implement new functions in the state-of-the-art Operations Centre which opened in 2003, at the Welland Canal.

The remote operation of bridge 11 started during the 2004 navigation season after successful technical testing. The preparatory work to remotely operate bridges 4 and 21 began in the latter part of the navigation season and continued during the winter. The control of these bridges will be transferred to the Operations Centre during the 2005 navigation season. All four vertical lift bridges on the Welland Canal will then be operated from the Centre, thus improving the safety and efficiency of the Canal.

## AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)

The 2004 navigation season marked our second complete year of operating AIS fully integrated with the Traffic Management System. The operation of the system was very stable throughout the year, both from shore and aboard ships. The number of ship transponder problems was reduced substantially, to nearly zero, during the year.

A vessel speed monitoring program utilizing AIS was introduced in 2004. The program allows both for better speed monitoring in environmentally sensitive areas of the river and for speed surveillance of vessels operating at draft greater than 26' 3".

During the season a working group comprised of industry, pilots, and Seaway representatives was formed to investigate further methods of using AIS to increase the efficiency of the waterway. Under review are options such as lessening reliance on VHF communications with vessels, developing lock scheduling modules and reducing the number of navigation aids.

### **INNOVATION TO IMPROVE SERVICE**

One of the Corporation's strategic objectives is to "innovate to improve service." To reach this objective, we will seek opportunities to enhance safety, reliability and efficiency through new uses of technology, or by changing methods or procedures.

To encourage innovation among Seaway employees and to help generate and gather ideas from all levels of the organization for improving procedures and services, SLSMC has established an Innovation Support Group. So far, more than 140 ideas have been received and a budget has been allotted in each region to test and implement quick innovations.

One strategic initiative is testing the application of new technology aimed at securing vessels in the locks. Two such projects were underway last year.

Two "Quick-Release Hook" units for securing vessels, complete with a remote-controlled winch, have been installed at Beauharnois Lock for testing and development purposes, in order to increase efficiency and safety during lockage. We are also planning to implement vessel self-spotting technology. The Transportation Development Centre (TDC) is supporting the project with funding and we are working with Innovation Maritime to review and test various technologies that could be used to help vessels position themselves in the locks. After a review of possibilities, laser scanning technology was selected as the most promising option for site testing, which will take place in 2005.

### **INTERNATIONAL SHIP & PORT FACILITY SECURITY (ISPS)**

2004 saw the introduction of increased ship and port security worldwide, and the Seaway received the required ISPS Certificates of Compliance as of the effective date, by meeting Transport Canada's Marine Transportation Security Regulations (MTSR), which came into effect July 1, 2004. This was achieved through the preparation and implementation of a comprehensive Marine Facilities Security Plan.

Physical upgrades, including improvements in fencing, signage, cameras and access controls have improved security at our locks and other facilities. Audits and exercises to test the components of the security plan are being conducted regularly.

Ongoing security training programs have been conducted in both regions. Security communication strategies include new sections on both our public Internet and employee Intranet sites. Security requirements also affect our customers. Vessels must now provide 96 hours notice before entering Seaway waters. All foreign ships entering the Seaway are now boarded at Montreal for initial security verification by inspectors from SLSMC, Transport Canada Marine Security and the U.S. Coast Guard.

#### ***Marine Security Contribution Program***

SLSMC submitted an application for funding under Transport Canada's Marine Security Contribution Program before the Round 1 December 31, 2004 deadline. The Corporation's application has been approved for reimbursement of up to 75% of our expenses.

### **ASSET RENEWAL**

The Corporation completed a total of \$33 million in work on its Asset Renewal Plan during the year. An additional \$4.2 million was spent on upgrading the hydroelectric powerhouse in the Niagara Region. A total of \$22.3 million was spent in Niagara, \$9.6 million in Maisonneuve



*Contractor refacing lock wall during 2005 winter works*

and \$1.6 million on corporate projects. As usual during the winter, all critical components of the 225 km Seaway canal system were inspected and made ready for the upcoming navigation season. All work was completed in time for the opening of the system in March.

A number of corporately administered projects were completed both in the Regions and in Head Office. These include installation of automated booths for the collection of pleasure craft tolls at a cost of \$0.15 million and the first phase of a project to upgrade the regional telecommunications backbone at a total cost of \$0.9 million.

#### *Maisonneuve*

A major project to repair and reset the quoin blocks of lock gates was undertaken at Lock 1 at a cost of \$1.6 million. The first year of a multi-year dredging project was completed at a cost of \$0.85 million, and a multi-year project to repaint Bridge 10 was finished at a value of \$0.85 million.

Almost 50 projects were carried out in the Region in 2004/05. Work included improvements to electrical controls, distribution and communication systems and various projects related to the repair and upgrade of the bridges, lock structures, canal banks and associated structures.

*New Hydraulic Cylinder at  
Lock 7, Gate 4*  
Iqbal S. Bilal

Included in the \$9.6 million spent on asset renewal in the Maisonneuve Region was \$1.1 million for regular maintenance work carried out mainly by the Seaway's own forces.

#### *Niagara*

The project for conversion of mechanical drives to hydraulic drives continued at a cost of \$6 million. Work continued on the automation and conversion to remote control of "free-standing" bridges, with Bridge 4 being automated and Bridge 21 set up for remote control. The cost of these two projects was \$1.1 million. Continuing its program to rehabilitate the concrete in the locks, the Corporation spent \$3.5 million on concrete repair and refacing in the Flight Locks.

More than 60 projects were completed throughout the year. These included structural repair and painting of Bridge 4, painting and quoin block rehabilitation of gates at Lock 8, dredging below Lock 1, various electrical communication and control upgrades and a variety of work related to the repair or upgrade of the bridges, locks, canal banks and associated structures.

Included in the \$22.3 million spent on asset renewal in the Niagara Region was \$2 million for regular maintenance work carried out mainly by the Seaway's own forces.

#### *Hydraulic Conversion Project*

The first complete Seaway lock was converted to hydraulic operation in 2004, bringing to a successful completion the two-year pilot project, with the whole of Lock 7 and part of Lock 6 now under hydraulic operation. Based on the



problem-free operation of the equipment at Lock 6 during the 2004 navigation season and the lessons learned through the installation, testing and commissioning of the Lock 7 conversion, we plan to proceed with the remaining locks over the next four years. Because of the dramatic increase in steel prices in 2004, a supplemental cost/benefit analysis was completed, which confirmed the viability of the project.

The 6-year program to convert all locks in the Welland Canal to hydraulic operation is estimated to cost about \$60 million. All lock mitre gates, lock valves and ship arrestors will be converted.

## GROWING THE TOP LINE

The Corporation's current strategic plan has a strong focus on market development, which we are pursuing through a number of avenues. We are working more closely than ever with Seaway stakeholders to strengthen our common message and attract new cargoes to the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

The Canadian and U.S. Seaway Corporations are pooling resources and co-operating in efforts to better utilize available resources, and we are making progress with our stakeholder umbrella marketing organization in using the HWY H<sub>2</sub>O brand as a launch platform.

## MARKET DEVELOPMENT INITIATIVES

### *Short Sea Shipping and Containers*

Much of our market development effort over the past year has been invested in promoting the need to market the system as a whole by bundling marketing and promotion resources available among the various stakeholders. Specific emphasis was given to short sea shipping, the movement of cargo by water for relatively short distances. We are encouraged by the successful example of the European Union, which has supported short sea shipping as an environmentally friendly and efficient local transport option since 1992.

We have been actively involved in discussions with shippers, carriers and ports in an effort to bring short sea shipping to the Seaway. Besides the obvious benefits to the marine industry, short sea shipping as an alternative to road haulage benefits society at large by reducing highway congestion, road repair expenses and the need for additional highways. These benefits have led both Transport Canada and the U.S. Maritime Administration to promote short sea shipping, and recently both institutions held well-attended conferences on the subject.

### *Lower Lockage Fees on Welland Canal*

During the past winter, SLSMC negotiated a collaborative initiative with Transport Canada to attract new and lost cargoes and promote short sea shipping.

Canfornav's Puffin off Port of Thunder Bay  
Photo courtesy Canfornav



*Old Powerhouse Control desk at Welland Canal Lock 4 soon to be replaced with state-of-the-art equipment.*

As of March 23, 2005, lockage fees were reduced on the Welland Canal for ships carrying "new cargo". The new tariff is based on the Gross Registered Tonnage of a vessel rather than a fixed fee. All qualifying ships benefit and so far we have seen good results from new cargo transiting the Canal.

The reduced lockage fees apply to all "new cargo", which is defined as either containerized cargo, or cargo which has not moved through the Welland Canal in an average annual amount greater than 10,000 metric tonnes between 2001 and 2003. Any cargo that qualifies as new cargo will remain qualified for the reduction through the 2007 shipping season.

#### *Pleasure Craft Ticketing Machines*

SLSMC has introduced a new automated payment method to streamline the locking process for pleasure craft. Ticket machines have been installed at each end of the Welland Canal and similar equipment will be installed at both ends of each lock in the Montreal-Lake Ontario section during the summer of 2005. The payment machines dispense one or more tickets and are operated by credit card only. Use of these machines will be mandatory beginning in the 2006 navigation season, when cash payments will no longer be accepted.

#### *Diversifying into Related Services*

In keeping with the SLSMC Vision statement, we are planning to grow our business by diversifying into related marine services and by leveraging other business opportunities. In this context, the Corporation has undertaken an initial land use study to evaluate how certain Seaway lands could be applied as a resource to aid the growth of our core business.

In addition, action has already been taken to increase the benefits derived from the Seaway's generating station, located near Lock 4 on the Welland Canal, and to generate further electricity from the Canal weirs. The powerhouse supplies electricity for the operation of Canal struc-



tures, locks, bridges, communication equipment and lighting, as well as bringing in revenue from the sale of excess power. In January 2005, the Corporation received its electricity generation license from the Ontario Energy Board and is now an independent power generator.

The powerhouse generators have been completely rehabilitated, and will be operated by remote control from the Operations Centre. The training of SLSMC personnel is underway and resulting savings will start in the autumn of 2005.

We have an agreement with Ontario Power Generation (OPG) to utilize their excess water when the Niagara River flows allow. This will optimize the amount of power we can generate over the next four years, potentially resulting in additional revenue of some \$500,000, without any additional capital investment. We are currently finalizing the required approvals from various agencies involved, including the International Niagara Commission (INC) and Foreign Affairs.

### **PROMOTIONAL INITIATIVES**

#### *Posidonia 2004*

A 21-member delegation of trade and maritime representatives from the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system traveled to Athens and Piraeus, Greece, in early June 2004, to participate in Posidonia 2004, a biennial maritime trade show. The delegation met with representatives from three shipowner/operator companies, made a presentation at an event hosted by the American-Hellenic Chamber of Commerce and attended a function hosted by the U.S. Commercial Service. The delegation also co-hosted a dinner and reception with the Saint

Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) that was attended by the Canadian Ambassador to Greece, the chief of U.S. Commercial services and 85 maritime officials from around the world.

More than 1,650 companies from 74 countries exhibited maritime products to approximately 20,000 visitors. As a key exhibitor in the U.S. pavilion, the mission delegation sponsored and staffed an exhibition booth with extensive Seaway handout materials and graphic displays. Meetings held during the trade show have led to new business development.

#### *HWY H<sub>2</sub>O Campaign*

During the past year, SLSMC promoted the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, with our first major initiative being the HWY H<sub>2</sub>O campaign. Concurrent with last year's Seaway opening, we launched this billboard, newspaper and radio ad campaign in the Windsor-Toronto corridor to increase awareness of the benefits of marine transportation and the Seaway system. The campaign was well received and the success of this initial effort led to Phase 2 of the project: to establish HWY H<sub>2</sub>O as the official "brand" for the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. We approached Canadian and U.S. ports to partner with us in promoting the brand to reap the benefits of widespread visibility. To date, 18 ports have joined the two Seaway entities and the HWY H<sub>2</sub>O brand is becoming widely known. Ports are making use of the logo in various ways such as displaying it on their promotional and mar-



Collage by Canadian Sailings  
Photo: Thies Bogner, MPA

keting materials, Web sites, advertising and billboards.

#### *A Year to Celebrate*

In 2004, we celebrated two anniversaries: 50 years since the beginning of Seaway construction in 1954, and 175 years since the opening of the first Welland Canal in 1829.

The anniversaries made an excellent platform for promotional events, and our own efforts were aided by those of other organizations. Three hour-long documentaries on the Seaway and Welland Canal were produced by the CBC and by the U.S. History Channel, and aired a number of times during the year; and the 2004 International Waterways Conference was held in St. Catharines to mark the Canal anniversary. SLSMC featured a new 50<sup>th</sup> Anniversary logo on our promotional materials, and took the opportunity to go out into ports and communities along the Seaway to get out the message about the benefits of marine transportation. Many employees participated in local parades, exhibits and open houses, establishing a widespread corporate presence. Anniversary mementoes were produced for staff and customers and passed out as promotional items.



[www.greatlakes-seaway.com](http://www.greatlakes-seaway.com)

Consistently ranked first by Google in searches targeting the Seaway and Great Lakes, [www.greatlakes-seaway.com](http://www.greatlakes-seaway.com) continues to assert itself as the authoritative source of information on Seaway and Great Lakes matters. Delivering over 1.8 million pages of information in 2004, our Web site conveyed the Seaway's message to tens of thousands of visitors spanning the globe.

Today, users visit our site to obtain updates on Seaway Advisories and news, download forms, check the position of their vessels, and obtain information for a wide variety of research projects. Users range from commercial agents and carriers, to students pursuing studies in geography, history and economics.

## GREENING OUR BUSINESS

Marine transportation has significant environmental benefits and we plan to promote these in the broader context of developing a sustainable transportation system. During 2004, we determined the strategy to do this while implementing a pro-active approach to dealing with potential environmental threats.

We are firmly committed to greening the Seaway and lead by example in the way we deal with internal environmental management. Protecting the environment is a high priority when planning our projects, and the Board receives regular reports on the Corporation's progress in managing environmental issues.

## ENVIRONMENTAL STEWARDSHIP

Implementing a pro-active approach to environmental stewardship, the Corporation is devoting substantial effort and funds to identifying and cleaning up any contaminated site it inherited when it was created. The work is ongoing and some of the sites have already been brought up to regulatory standards.

In 2004, SLSMC invested nearly \$100,000 to seek out and evaluate additional problem areas. Environmental clean-up is a complex and lengthy process, involving a large number of regulatory bodies, repeated testing and analysis, and careful planning. We have awarded a contract to carry out phase I and phase II environmental assessments of a series of sites. During phase I, our consultants study the history of use of each site, and examine records and site inspection data to identify the location and type of possible contamination. Phase II consists of sampling soils and underground water over a period of time, based on phase I results, to confirm whether or not contamination exists, and to define its nature and extent.

## MANAGEMENT OF PETROLEUM PRODUCT STORAGE TANKS

To date, the Corporation has invested over \$500,000 to modernize its petroleum product storage tanks to current standards, notably the Environmental Code of Practice for Above-ground and Underground Storage Tank Systems Containing Petroleum and Allied Petroleum Products, endorsed by the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME). This upgrade program aims to reduce the risk of leaks, which are the primary cause of soil and underground water contamination in Canada.

## DRINKING WATER MANAGEMENT

The Corporation is accountable for responsible management of drinking water supply systems at its locks. While we supply bottled water for human consumption, the Canada Labour Code requires that we also supply employees with potable water for meal preparation, dishwashing and personal hygiene. In carrying out this

*Wagenborg vessel at  
Iroquois Lock*



(From left to right)

Rick Sinnige, Benoit Nolet, Jim Wheeler and Craig Freeman participated in the Bike to Work Week, as part of the North American Occupational Health and Safety Week held May 2 to 6, 2005 in Niagara.

responsibility, we are meeting Health Canada's strictest requirements, as well as those established by Ontario and Quebec.

In 2004, the Corporation replaced the potable water treatment system at the Iroquois Lock. The new system includes chlorination and ultraviolet disinfection. The well water supplying the maintenance centre at Iroquois was also equipped with an ultraviolet lamp disinfection system. The new systems meet the standards of the Ontario Drinking Water Regulations.

We also significantly increased the frequency at which we inspect the systems and analyze the microbiological, chemical and physical parameters of the water we supply to our facilities.

## GROWING OUR PEOPLE

### HEALTH AND SAFETY ISSUES INITIATIVES

#### *Wellness program*

Our new Health and Safety policy has been reviewed with all employees and committees were set up across the organization to launch our Wellness Program. Progress began on the wellness initiative at the grass roots level of the Corporation, which is essential to the program's success and to employee ownership. Regional Wellness Committees report their action plans to the Corporate Wellness Committee, which makes recommendations for corporate action.

Last year, we carried out a wellness survey,

which showed us the priority that employees placed on various wellness needs. Access to gym and physical activities, help with stress management, help with balancing work and personal life, personal growth and development opportunities were at the top of the list. The general consensus in the wellness field is that such activities lead to improved health and reduced medical and other related costs. With the average age of Seaway employees at 49, the payback could be considerable. The Corporation will implement a program based on these recommendations in 2005.

#### *Lost Time Injury Statistics*

The SLSMC's Annual Health and Safety Reports were submitted to Human Resources Development Canada as required. Overall, we have continued our successful results in managing safety. Our lost time injury statistics increased slightly with a frequency rate of 1.58 per 100 person years for 2004-2005 as compared to 1.15 per 100 person years for 2003 and a severity rate of 16.24 per 100 person years in 2004-2005. The Maisonneuve Region had 6 lost-time accidents, resulting in 53 days lost, while the Niagara Region had 2, for a total of 5 days lost and Head Office did not report any.

#### *Prevention of Drug and Alcohol Use in the Workplace*

Our policy on early detection, prevention and testing for drugs or alcohol in safety-sensitive work, established with Union agreement in 2003, continued to be enforced across the Corporation and is becoming part of the Corporation's safety culture. Likewise, all new hires in safety-sensitive positions were screened for drug use prior to confirmation of their employment. We are currently working out ways to improve the protocol for carrying out tests after regular working hours, as this service is not



*Yuna Milli, Administrative Assistant  
of Marine Services, at SLSMC's  
Saint-Lambert Office.*

Thies Bogner MPA, F/PPO

readily offered or available in the communities that house Seaway facilities.

### *Working Alone and Ergonomics*

We are being pro-active with respect to pending regulations for working alone and ergonomics, with the preparation of draft policies and actions to improve workplace ergonomics, including training, underway across the organization.

## **HUMAN RESOURCES**

### *Jobs of the Future*

The Jobs of the Future project supports the SLSMC strategy of "Setting the Stage for People to Succeed."

The Seaway is experiencing a period of change and transition, both in terms of employees and the nature of our work. Our average employee is 49 years old, and more than half of our employees will be able to retire in the next eight years. In addition to a new Vision we are implementing some key technological initiatives that are changing the core processes of Operations and Maintenance, such as our new Operations Centre in Niagara, the vessel securing process, AIS and Hydraulics.

The Jobs of the Future project identifies major changes and trends in our work, and the resulting impacts on our core process jobs. The ultimate goal is to define the jobs of the future at the Seaway, and to ensure we have people in the organization with the right skills to effectively function in these positions.

The three phases of the project are: to establish a transition blueprint for work change direction, to assess key implications for jobs and create new profiles and, finally, to develop a Migration Plan.

Potential scenarios for change are based on a

set of key assumptions centered on traffic demand, the degree of remote operation and the level of manual intervention in the core vessel securing process. The study showed how operations would be organized under each scenario, and completed a preliminary analysis of efficiency, idle time and impact on core skill sets for major jobs.

Work continues on the 2004–08 timeframe, and the longer-term horizon (5–10 yrs.) will be firmed up over the next two or three years as a result of research and thorough study of the technological changes that could actually be implemented.

### *Employee Opinion Survey*

The Employee Opinion survey was carried out in May 2004. The response rate was approximately 70%, a successful rate of return by Hay Management standards and one which allowed for reliable data and analysis. The last full survey of employees was carried out in 1996, while a mini-survey was conducted in 1998. Hay Management Group has analyzed the information provided by our employees and identified the Corporation's strengths and areas requiring improvement. The results have been communicated to employees and discussions are ongoing.

The results of the current survey indicate that our relative strengths include strategic clarity, team leadership, working conditions / safety and overall commitment. The key areas requiring improvement are company leadership and performance management. Action plans are currently underway to address these issues.

### *Pension Plan*

The SLSMC Pension Plan is now valued at about \$120 million, making it larger than 62% of plans in the Canadian Pension Fund Directory and twice the size of the median plan.

As a result of our mandatory valuation in 2004, SLSMC will make ongoing lump sum payments to the plan over the next years, during which time contributions will continue to be in excess

of disbursements. The plan is growing at a rate of over 10% per year as a result of regular contributions (both employer and employee), the special lump sum payments to fund the solvency deficit and investment earnings.

As a result, changes were made to the investment strategy to increase equity holdings as a percentage of the fund and to engage a specialist manager for the international equity portion of the fund.

In June 2004, the Corporation met with its Pension Advisory Committee as required by the Pension Benefit Standards Act to review the plan's status, valuation and obligations. Shortly after the meeting, the Committee circulated a communiqué to all SLSMC employees and pensioners with this information.

#### *Employment Equity Compliance*

In November 2004, the Canadian Human Rights Commission (CHRC) found the Seaway in compliance with all twelve (12) of the statutory requirements under the *Employment Equity Act*. This achievement confirms that the organization implemented the required undertakings

it agreed to with the CHRC as a result of a follow-up audit in May 2002.

SLSMC continues making progress in carrying out our three-year Employment Equity Action Plan (April 2003 – March 2006), particularly as it relates to activities affecting workplace barriers. In the last year, we were also successful in developing new policies on Accommodation in the Workplace and Employment Equity and Diversity, as required by the Compliance Review Officer of the Canadian Human Rights Commission. These policies were developed in consultation with the Union and are being communicated to all employees.



*Glen Rutherford spotting a downbound vessel ready to enter Lake Ontario in Lock 1 at the Welland Canal.*

The St. Lawrence Seaway Management Corporation is governed by a nine-member board that is responsible for ensuring the long-term viability of the Corporation and of the Seaway as an integral part of Canada's transportation infrastructure. The Board oversees many aspects of the SLSMC's mandate, including strategic planning, risk management, succession planning, communications policy and the integrity of the Corporation's internal control. It also reviews SLSMC's financial results and future direction and sets limits on management authority, accountability and unforeseen expenditures.

Board committees focus on governance, human resources, audit and asset renewal.

### Members of the Corporation (as of March 31, 2005)

#### Board of Directors

J. Douglas Smith <sup>1, 2</sup>

Chair

Domestic Carrier Members' Representative

Peter C. Cathcart <sup>2</sup>  
Ontario Provincial Government Representative

Richard J. Corfe  
President & Chief Executive Officer  
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

W. Nick Fox <sup>4\*</sup>  
Grain Members' Representative  
Vice-President, Terminals & Eastern Operations  
James Richardson International Limited

Richard Gaudreau <sup>1, 3</sup>  
Federal Government Representative  
Langlois Kronström Desjardins, L.L.P.

William Keays <sup>3\*</sup>  
Québec Provincial Government Representative  
Director, Business Development  
Genivar

Georges H. Robichon <sup>1\*</sup>  
International Carrier Members' Representative  
Senior Vice-President and General Counsel  
Fednav Limited

Robert J. Swenor <sup>2\*</sup>  
Steel and Iron Ore Members' Representative

Guy C. Véronneau <sup>3, 4</sup>  
Other Members' Representative

SLSMC Board of Directors,  
left to right:

Front row:  
R. Corfe, D. Smith,

P. Cathcart

Back row: R. Swenor,  
G. Véronneau, W. Keays,  
R. Gaudreau, N. Fox

Absent: G. Robichon

#### Members of:

1. Governance Committee

2. Human Resources Committee

3. Audit Committee

4. Asset Renewal Committee

\* Committee Chair



## *Officers*

Richard Corfe  
President and Chief Executive Officer

Michel Drolet  
Vice-President, Niagara Region

Adina Juster  
Vice-President,  
Maisonneuve Region

Carol Lemelin  
Vice-President, Finance  
and Administration

Yvette Hoffman  
Counsel and Secretary

## *Industry Members 2004/2005*

### **Domestic Carriers**

Algoma Central Corporation  
St. Catharines, Ontario

Canada Steamship Lines Inc.  
Montréal, Québec

Groupe Desgagnés Inc.  
Québec, Québec

Lower Lakes Towing Ltd.  
Port Dover, Ontario

McKeil Marine Ltd.  
Hamilton, Ontario

St. Marys Cement Co.  
Toronto, Ontario

Upper Lakes Group Inc.  
Toronto, Ontario

### **Grain**

ADM Agri-Industries Ltd.  
Windsor, Ontario

Agricore United  
Winnipeg, Manitoba

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.  
Winnipeg, Manitoba

Bunge Canada Ltd.  
Québec, Québec

Cargill Limited  
Winnipeg, Manitoba

James Richardson Int'l Ltd  
Winnipeg, Manitoba

Louis Dreyfus Canada Ltd  
Calgary, Alberta

Saskatchewan Wheat Pool  
Regina, Saskatchewan

The Canadian Wheat Board  
Winnipeg, Manitoba

### **International Carriers**

Canfornav Limited  
Montréal, Québec

Christensen Shipping Corporation  
Montréal, Québec

Colley Motorships Limited  
Montréal, Québec

Fednav International Ltd.  
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services  
Montréal, Québec

Montreal Marine Services Inc.  
Longueuil, Québec

Montship Inc.  
Montréal, Québec

Navitrans Shipping Agencies  
Montréal, Québec

Robert Reford, A Division of  
MRRM (Canada) Inc.  
Montréal, Québec

Robin Maritime Inc.  
Montréal, Québec

### **Other Members**

AGP Grain Ltd.  
Minneapolis, Minnesota

Essroc Canada Inc.  
Mississauga, Ontario

General Chemical Canada Ltd.  
Mississauga, Ontario

IMC Canada Ltd.  
Regina, Saskatchewan

Keystone Canada Inc.  
Montréal, Québec

Lafarge Canada Inc.  
Hamilton, Ontario

OmniSource Corporation  
Burlington, Ontario

Ontario Power Generation  
Toronto, Ontario

Petro-Canada  
Oakville, Ontario

Redpath Sugars  
Toronto, Ontario

The Canadian Salt Company Ltd.  
Pointe-Claire, Québec

### **Steel and Iron Ore**

Dofasco  
Hamilton, Ontario

Iron Ore Company of Canada  
Montréal, Québec

Québec Cartier Mines  
Montréal, Québec

Stelco Inc.  
Hamilton, Ontario

The review of the Corporation's financial condition and operating results after its seventh year of operations should be read in conjunction with the financial statements on the following pages. The results for 2005 cover the period from April 1, 2004, to March 31, 2005, while the comparative numbers are for the period from April 1, 2003, to March 31, 2004.

## OVERVIEW

### **Financial Performance and Corporation Reserve**

In 2005, the Corporation completed its seventh year of operations, as well as Year two of its second five-year business plan under the Management, Operation and Maintenance Agreement signed with the federal government in 1998. The financial performance of the Corporation is measured by comparing the total operating expenses for a given fiscal against the business plan established for the same fiscal period.

The Corporation has again performed better than anticipated in the business plan by successfully controlling its manageable costs. A close watch on budget management is SLSMC's key to cost control. Management teams in Maisonneuve, Niagara and at the Head Office review financial results monthly, and revised forecasts and variance analyses are prepared quarterly. This close scrutiny of costs permits management to make adjustments as soon as negative or positive variances are foreseen.

The Corporation's spending on manageable costs and asset renewal projects amounted to \$93.2 million compared to a business plan target of \$96.4 million. The favourable variance of \$3.2 million is added to the Notional Corporation Reserve. This notional reserve is the benchmark for determining whether the Corporation needs

to increase Commercial Tolls over and above the percentage toll increases contemplated in the Agreement. The notional reserve balance at the end of the seventh year of operations is \$14.5 million.

## **Financial Results**

### **RESULTS OF OPERATIONS**

#### **Revenues**

Toll revenue rose 12% in the fiscal year, from \$62.7 million in 2003 to \$70.3 million in 2004, while total revenue rose by 11%, to \$74.0 million. However, this amount is still below the business plan target of \$83.2 million. The revenue shortfall of \$9.2 million has a direct effect on the cash contribution required from the Capital Fund Trust.

The amortization of deferred contributions related to capital assets amounts to \$1.6 million in 2004/05, compared to \$1.9 million in the previous year. Capital assets acquisitions are funded by the Capital Fund Trust; the net contribution is credited 100% to a deferred balance sheet account, and amortized on the same basis as the assets for which the contribution was made.

Investment income is derived from the working capital balances maintained in our bank accounts. On a quarterly basis, the Corporation either remits any excess cash to the Capital Fund Trust or, in case of a cash shortfall, obtains funds from the Capital Fund Trust in accordance with the Trust Agreement.

#### **Expenses**

Operating expenses for 2004/05, related to the management and operation of the Seaway infrastructure, amount to \$60.2 million. While this is an increase of 1.72% from the previous year's \$59.2 million, it is still below the business plan target of \$63.01 million.

Salaries and wages paid to employees amounted to \$36.6 million, an increase of 2.22% over last year's \$35.8 million. Current and future employee benefits and pension costs rose by 4.14% to \$15.1 million from last year's \$14.5 million.

Continued high health insurance and pension plan costs, including \$1.7 million in additional pension contribution made in accordance with the Actuarial Valuation Report to fund the solvency deficit of the Pension Plan, contributed to the increased costs of employee benefits. The combined salaries and wages paid to employees, plus employee benefits and pension costs, totalled \$51.7 million, or 86.0% of total operating costs. In 2003/04, the total salaries and wages paid, plus the employee benefits and pension costs, totalled \$50.3 million, or 85.0% of total operating costs.

The Corporation maintained the number of its full-time equivalent employees (FTEs) at 600 in 2004/05, the same level as in 2003/04.

The other operating costs amount to \$8.5 million for 2004/05, compared to \$8.9 million for the previous fiscal year. Insurance costs remain a major expense, amounting to \$2.8 million; the general increase in premiums of 4% was offset in part by an Ontario sales tax refund of \$0.2 million, received as the result of a favourable ruling during the year. As part of its strategic objectives, the Corporation has been actively evaluating its business risks and addressing them as they are identified. The insurers are kept advised of progress and it is hoped that more active risk management will have a positive effect on insurance premiums.

The remaining operating costs, excluding insurance expenses, amount to \$5.7 million this year, as opposed to \$6.0 million in the previous year – a decrease of \$0.3 million.

### **Asset Renewal**

The asset renewal expenditures, representing the cost of maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure assets, totals \$32.1 million for the current year, compared to \$24.3 million for the fiscal year 2003/04. In addition to this year's asset renewal expenses an amount of \$4.2 million was spent for the Welland Canal power generation equipment. The two turbines needed major rehabilitation and were at the end of their useful life; the work done is expected to extend their useful life for an additional 25 years. The electricity generated in the Welland Canal is first used to power all of SLSMC's Niagara Region electricity needs, to the value of \$1.2 million annually; the surplus power is sold to the Ontario grid through a connection agreement with a local electricity distributor.

The amortization expense of \$1.9 million for the year ending March 31, 2005 is consistent with the accounting policy described in Note 4(d). Full amortization of major Information Technology assets was reached at the beginning of the fiscal year and explains the reduction of \$0.9 million in this type of expense compared to 2003/04.

### **Liquidity and Funding – Cash Flow**

Guidelines for the liquidity and funding of the Corporation are clearly set out in the Management, Operations and Management Agreement and the Trust Agreement with Transport Canada. The Corporation's deficits (if any) are to be reimbursed by the Capital Fund Trust, while the Corporation's surplus funds (if any) are to be returned to the Capital Fund Trust.

In 2004/05, the Corporation remained in a nega-

tive cash flow position. The total revenue generated, less the amortization of deferred contribution related to capital assets (\$72.4 million) was sufficient to cover the Corporation's operating expenses of \$60.2 million and allowed for a contribution of \$12.2 million towards the asset renewal expenditures of \$32.1 million during the year.

The 2004/05 contribution to operations from the Capital Fund Trust is \$22.7 million, compared to \$16.6 million in the previous year. The contribution required for capital acquisitions in 2004/05

amounted to \$1.7 million compared to \$0.8 million in the previous fiscal year. (Notes 5 and 11 explain the amounts owed or paid by the Capital Fund Trust for the capital asset acquisitions and the contribution towards the Corporation's deficit.)

The Corporation maintains the minimum working capital and cash in the bank that is required to meet all of its financial obligations to its employees and trade creditors. The cash level at March 31, 2005, was \$6.7 million, compared to the previous year's \$6.2 million.

## **Five Year Review**

*year ended March 31, 2005 (\$000s)*

| Revenues  | 2005             | 2004             | 2003             | 2002             | 2001             |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Tolls   | \$70,271         | \$62,669         | \$63,524         | \$62,025         | \$73,383         |
| Other navigational revenue  | 1,476            | 1,329            | 1,380            | 1,360            | 1,208            |
| License fees  | 434              | 397              | 402              | 866              | 1,015            |
| Investment income   | 191              | 231              | 273              | 219              | 371              |
| Gain on sale of capital assets                                      | 20               | 2                | (214)            | 25               | 54               |
| Amortization of deferred contributions<br>related to capital assets | 1,613            | 1,927            | 1,450            | 1,235            | 1,066            |
|   | <b>74,005</b>    | <b>66,555</b>    | <b>66,815</b>    | <b>65,730</b>    | <b>77,097</b>    |
| Expenses  |                  |                  |                  |                  |                  |
| Operating   | 60,179           | 59,163           | 58,429           | 53,216           | 53,455           |
| Asset renewal   | 32,147           | 24,321           | 22,897           | 22,750           | 23,398           |
| Power generation maintenance  | 4,212            | -                | -                | -                | -                |
| Amortization of capital assets                                      | 1,901            | 2,763            | 3,068            | 3,154            | 3,192            |
|   | <b>98,439</b>    | <b>86,247</b>    | <b>84,394</b>    | <b>79,120</b>    | <b>80,045</b>    |
| Excess of expenses over revenue<br>before the undernoted            | (24,434)         | (19,692)         | (17,579)         | (13,390)         | (2,948)          |
| Special examination   | -                | -                | (6)              | (259)            | -                |
| Transaction costs   | -                | -                | (18)             | (144)            | (114)            |
| Contribution (to) from Capital Trust Fund                           | 22,697           | 16,605           | 13,588           | 11,147           | 630              |
| <b>Excess of expenses over revenue</b>                              | <b>(\$1,737)</b> | <b>(\$3,087)</b> | <b>(\$4,015)</b> | <b>(\$2,646)</b> | <b>(\$2,432)</b> |

## **Management's Responsibility for Financial Reporting**

The accompanying financial statements of The St. Lawrence Seaway Management Corporation and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles consistent with the accounting policies set out in the notes to the financial statements. Where necessary, management has made informed judgements and estimates in accounting transactions. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

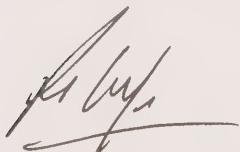
In fulfilling its responsibilities, management has developed and maintains systems of internal control designed to provide reasonable assurance that the Corporation's accounting records are a viable basis for the preparation of the financial statements. Policies and procedures are designed to ensure that transactions are appropriately authorized and assets are safeguarded from loss or unauthorized use.

The Board of Directors carries out its responsibility for review of the annual financial statements principally through the Audit Committee. The Board of Directors has appointed an Audit Committee consisting of three outside directors.

The Audit Committee meets during the year, with management, the internal and external auditors, to review any significant accounting, internal control and auditing matters to satisfy itself that management responsibilities are properly discharged and to review the financial statements before they are presented to the Board of Directors for approval.

The external and internal auditors have full and free access to the members of the Audit Committee with and without the presence of management.

The independent auditors Deloitte & Touche LLP, whose report follows, have audited the financial statements.



Richard Corfe  
President & CEO  
April 29, 2005



Carol Lemelin  
Vice-President  
Finance and Administration

Deloitte & Touche LLP  
800 - 100 Queen Street  
Ottawa ON K1P 5T8  
Canada

Tel: (613) 236-2442  
Fax: (613) 236-2195  
[www.deloitte.ca](http://www.deloitte.ca)

To the Members of  
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

We have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Management Corporation as at March 31, 2005 and the statements of revenue and expenses, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2005 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Canada Corporations Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of

*Deloitte & Touche LLP*

Chartered Accountants  
April 29, 2005

**Statement of  
Revenue and Expenses**

*year ended March 31, 2005 (\$000s)*

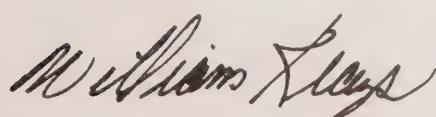
|  | 2005            | 2004            |
|--|-----------------|-----------------|
| <b>Revenue</b>   |                 |                 |
| Tolls  | \$70,271        | \$62,669        |
| Other navigation revenue   | 1,476           | 1,329           |
| License fees   | 434             | 397             |
| Investment revenue   | 191             | 231             |
| Gain on disposal of capital assets   | 20              | 2               |
| Amortization of deferred contributions related to capital assets (Note 9)  | 1,613           | 1,927           |
|  | <b>74,005</b>   | <b>66,555</b>   |
| <b>Expenses</b>  |                 |                 |
| Operating  | 60,179          | 59,163          |
| Asset renewal (Note 4d)  | 32,147          | 24,321          |
| Power Generation Maintenance   | 4,212           | -               |
| Amortization of capital assets   | 1,901           | 2,763           |
|  | <b>98,439</b>   | <b>86,247</b>   |
| Excess of expenses over revenue before special examination costs, transaction costs and contribution from Capital Fund Trust | <b>(24,434)</b> | <b>(19,692)</b> |
| Contribution from Capital Fund Trust (Note 11)   | 22,697          | 16,605          |
| <b>EXCESS OF EXPENSES OVER REVENUE</b>   | <b>\$1,737</b>  | <b>\$3,087</b>  |

**Balance Sheet**

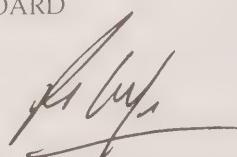
as at March 31, 2005 (\$000s)

|  | 2005            | 2004            |
|--|-----------------|-----------------|
| <b>CURRENT ASSETS</b>  |                 |                 |
| Cash   | \$6,686         | \$6,188         |
| Accounts receivable  | 4,425           | 3,049           |
| Supplies inventory   | 2,462           | 2,529           |
| Prepaid expenses   | 474             | 544             |
|  | <b>14,047</b>   | 12,310          |
| <b>DUE FROM CAPITAL FUND TRUST (Note 5)</b>                          | <b>27,011</b>   | 28,279          |
| <b>CAPITAL ASSETS (Note 6)</b>                                       | <b>9,300</b>    | 10,422          |
| <b>DUE FROM EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS</b>                        |                 |                 |
| TRUST FUND (Note 7)  | 14,231          | 14,007          |
| ACCRUED BENEFIT ASSET (Note 8)                                       | 2,950           | 1,884           |
|  | <b>\$67,539</b> | <b>\$66,922</b> |
| <b>CURRENT LIABILITIES</b>   |                 |                 |
| Accounts payable and accrued liabilities                             | \$11,105        | \$10,623        |
| Employee Benefits Payable  | 1,567           | 1,423           |
| Due to Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 7)             | 112             | 59              |
| Deferred revenues  | 1,439           | 1,588           |
|  | <b>14,223</b>   | 13,693          |
| <b>EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS</b>                                 | <b>14,231</b>   | 14,007          |
| <b>DEFERRED CONTRIBUTIONS RELATED<br/>TO CAPITAL ASSETS (Note 9)</b> | <b>7,370</b>    | 8,160           |
| <b>ACCRUED BENEFIT LIABILITY (Note 8)</b>                            | <b>20,801</b>   | 18,411          |
|  | <b>42,402</b>   | 40,578          |
|  | <b>56,625</b>   | 54,271          |
| <b>CONTINGENCIES (Note 13)</b>                                       |                 |                 |
| <b>NET ASSETS</b>  |                 |                 |
| Invested in capital assets   | 1,930           | 2,282           |
| Equity of Canada (Note 10)   | 8,984           | 10,369          |
|  | <b>10,914</b>   | 12,651          |
|  | <b>\$67,539</b> | <b>\$66,922</b> |

FINANCIAL STATEMENTS APPROVED BY THE BOARD



Director



Director

**Statement of  
Cash Flows**

*year ended March 31, 2005 (\$000s)*

|   | 2005           | 2004      |
|---|----------------|-----------|
| <b>NET INFLOW (OUTFLOW) OF CASH RELATED<br/>TO THE FOLLOWING ACTIVITIES:</b>        |                |           |
| <b>OPERATING</b>  |                |           |
| Excess of expenses over revenue   | <b>\$1,737</b> | \$(3,087) |
| Items not affecting cash  |                |           |
| Amortization of capital assets  | 1,901          | 2,763     |
| Gain on disposal of capital assets  | (20)           | (2)       |
| Amortization of deferred contributions related to capital assets                    | (1,613)        | (1,927)   |
| Employee future benefits variance   | 1,324          | 2,237     |
|   | (145)          | (16)      |
| Changes in non-cash operating working capital items                                 | (709)          | 453       |
|   | (854)          | (437)     |
| <b>FINANCING</b>  |                |           |
| Contributions from the Capital Fund Trust towards acquisitions<br>of capital assets | 823            | 1,701     |
| (Increase) decrease in due from Capital Fund Trust                                  | 1,268          | (240)     |
|   | 2,091          | 1,461     |
| <b>INVESTING</b>  |                |           |
| Acquisitions of capital assets  | (823)          | (1,701)   |
| Proceeds from disposal of capital assets  | 84             | 81        |
|   | (739)          | (1,620)   |
| <b>NET CASH INFLOW</b>  | <b>498</b>     | 278       |
| <b>CASH, BEGINNING OF YEAR</b>  | <b>6,188</b>   | 5,910     |
| <b>CASH, END OF YEAR</b>  | <b>\$6,686</b> | \$6,188   |

## **Statement of Changes in Net Assets**

year ended March 31, 2005 (\$000s)

|  | Invested in<br>Capital Assets | Equity of<br>Canada | Operating<br>Deficit | 2005     | Total<br>2005 | 2004 |
|--|-------------------------------|---------------------|----------------------|----------|---------------|------|
| BALANCE,<br>BEGINNING OF YEAR                        | \$2,282                       | \$10,369            | \$ -                 | \$12,651 | \$15,738      |      |
| EXCESS OF EXPENSES<br>OVER REVENUE                   | -                             | -                   | (1,737)              | (1,737)  | (3,087)       |      |
| Net acquisition of capital assets                    | 759                           | -                   | (759)                | -        | -             |      |
| Capital assets contributions,<br>net of amortization | 790                           | -                   | (790)                | -        | -             |      |
| Employee future benefits variance                    | -                             | (1,324)             | 1,324                | -        | -             |      |
| Net supplementary pension<br>plan variance           | -                             | (61)                | 61                   | -        | -             |      |
| Amortization of capital assets                       | (1,901)                       | -                   | 1,901                | -        | -             |      |
| BALANCE, END OF YEAR                                 | \$1,930                       | \$8,984             | \$ -                 | \$10,914 | \$12,651      |      |

## **Notes to the Financial Statements**

year ended March 31, 2005 (\$000s)

### **1. INCORPORATION**

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (the Corporation) was constituted as a not-for-profit corporation under Part II of the *Canada Corporations Act* on July 9th 1998. Pursuant to an agreement with her Majesty, certain assets of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), a Crown Corporation, were transferred effective October 1, 1998, to the Corporation. These assets relate to the operation of The St. Lawrence Seaway comprising a deep waterway between Montreal and Lake Erie (the Seaway). As a result of a further agreement with the Minister of Transport, the Corporation assumed responsibility for the management, operation and maintenance of the Seaway for a period of ten years (renewable for a further ten years).

The transferred assets included all of the movable capital assets, intangibles and working capital of SLSA. Ownership of the real property, locks, bridges, buildings and other fixtures was transferred

to the Government of Canada on wind-up of SLSA. On wind-up of SLSA, a trust was created to fund the accumulated entitlement of the Seaway employees who were to be transferred to the Corporation, in respect of their vested termination benefits, known as The Employee Termination Benefits Trust.

Furthermore, on wind-up of SLSA, the surplus funds of the Corporation were transferred to a second trust created for the purpose of funding future deficits arising from the operation and maintenance of the Seaway. Transfers of funds to the Corporation to cover operating deficits and capital assets acquisitions as they occur will be accounted for as revenue in the statement of revenue and expenses.

The Corporation is the Trustee for both of these trusts.

### **2. OPERATING AGREEMENT**

The Corporation was mandated to manage, operate and maintain the Seaway in accordance with

a Management, Operation and Maintenance Agreement, which requires the Corporation to negotiate five-year business plans throughout the term of the agreement with the Minister of Transport. The business plan includes anticipated revenues and operating costs and an "Asset Renewal Plan". The Corporation is mandated to charge tolls and other revenues to finance the operation and maintenance of the Seaway, and to recover from the Government of Canada such additional funds, to eliminate operating deficits when required, in accordance with the terms of agreement.

The above agreement also provides for the formation of a "Capital Committee" comprising two representatives of the Corporation and two representatives of the Crown who will review annual plans for the capital, maintenance and asset replacement requirements of the assets under administration of the Corporation. The Committee reviews the Asset Renewal Plan each year and determines if it is appropriate or whether any changes are warranted.

### **3. CORPORATION'S RESERVE ACCOUNT**

The Corporation is mandated under the Management, Operation and Maintenance Agreement to establish a notional reserve account. The account is increased in respect of recoveries of operating costs incurred by the Corporation, through government contribution, insurance or indemnity, as well as favourable variances in operating costs and asset renewal costs between those incurred in any year and the projected costs according to the business plan. The notional reserve is reduced by unfavourable variances in actual operating costs and other adjustments. A negative balance would require the Corporation to increase Commercial Tolls over and above preset percentage toll increase contemplated in the Agreement. The Corporation's notional reserve has a positive balance of \$14,486 in 2005 (2004 - \$11,230).

### **4. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES**

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles for not-for-profit organizations. A summary of significant accounting policies follows:

#### **a) Revenue**

Toll revenue and other service charges are recognized as revenue when earned.

#### **b) Supplies inventory**

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway. It includes spare parts which were transferred to the Corporation on October 1, 1998. Certain parts were transferred at nominal value. Supplies are recorded at average cost.

#### **c) Income taxes**

The Corporation is exempt from income tax under section 149(1) (l) of the *Income Tax Act*.

#### **d) Capital assets**

Capital assets of the Corporation consist of temporary structures, movable assets such as motor vehicles, small vessels employed in the operation of the Seaway and office furniture and equipment, including computers and related software. Such assets are capitalized if they have an initial cost of at least \$3 (three thousand dollars).

Additions are recorded at cost. The cost of assets sold, retired or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets.

The Corporation treats all major maintenance and refurbishment costs, as well as any additions to existing capital assets of the Seaway which were transferred to the Government of Canada on the wind-up of SLSA, (defined as "existing managed assets"), as asset renewal expenses.

#### **e) Contributions related to capital assets**

The deferral method of accounting for contributions related to capital assets is followed. Contributions are deferred and amortized as revenue in the year in which the related amortization for such assets is expensed.

#### **f) Employee termination benefits**

Employees of the Corporation are entitled to specified benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. These benefits include accumulated sick leave and furlough leave which are payable upon termination of employment. Usually, the benefits correspond to the greater of a week's salary (two weeks for the first year of service) for each year of service, up to a maximum of 28 weeks or 75% of the balance of the employee's accumulated sick leave days. Employees are

allowed 15 days of sick leave per year. The liability for benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

#### **g) Pension plan**

The Corporation has established its own defined benefit pension plan and employees were allowed the option of transferring their entitlement to the new plan or remaining with the Public Service Superannuation Plan. New employees, effective April 1, 1999, become members of the Corporation's pension plan.

(Note 5)

|   | <u>2005</u>     | <u>2004</u>     |
|---|-----------------|-----------------|
| Net balance, beginning of year                                  | \$28,279        | \$28,039        |
| Net set off of opening accounts receivable and accounts payable | 12              | (66)            |
| Cash requirement paid by the Capital Fund Trust                 | (6,494)         | (1,680)         |
| Payment of previous year's deficit                              | (18,306)        | (16,320)        |
| Contribution receivable for capital acquisitions                | 823             | 1,701           |
| Contribution receivable for operating expenses                  | 22,697          | 16,605          |
| Net balance, end of year  | <u>\$27,011</u> | <u>\$28,279</u> |

#### **6. CAPITAL ASSETS**

|                                | Annual Amortization Rate | 2005            |                          |                | 2004            |
|--------------------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|----------------|-----------------|
|                                |                          | Cost            | Accumulated Amortization | Net Book Value | Net Book Value  |
| Information technology systems | 20%                      | \$13,319        | \$11,768                 | \$1,551        | \$2,160         |
| Vehicles                       | 10-20%                   | 5,485           | 3,654                    | 1,831          | 2,009           |
| Floating equipment             | 2-20%                    | 4,071           | 3,349                    | 722            | 831             |
| Machinery and office equipment | 2-20%                    | 3,898           | 2,318                    | 1,580          | 1,680           |
| Infrastructure equipment       | 2-20%                    | 6,852           | 3,483                    | 3,369          | 3,547           |
| Assets under construction      | -                        | 247             | -                        | 247            | 215             |
|                                |                          | <u>\$33,872</u> | <u>\$24,572</u>          | <u>\$9,300</u> | <u>\$10,442</u> |

#### **5. DUE FROM CAPITAL FUND TRUST**

The Corporation has an amount receivable from the Capital Fund Trust to cover specific Seaway support obligations such as the Corporation's deficits, net capital acquisitions and other short-term cash requirements in accordance with the Trust Agreement. No terms of repayment exist for this receivable.

Changes in the balance due from the Capital Fund Trust at March 31, were as follows:

2005                    2004

\$28,279                \$28,039

12                        (66)

(6,494)                (1,680)

(18,306)                (16,320)

823                        1,701

22,697                    16,605

\$27,011                \$28,279

**7. DUE TO EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS TRUST FUND**

This amount represents the funds set aside for the accrued employee termination benefits liability of the Corporation which is represented by the assets in the Employee Termination Benefits Trust Fund.

**8. POST EMPLOYMENT BENEFITS**

The Corporation has defined benefit pension plans for employees and also provides post employment benefits, other than pension, including supplemental health and life insurance for retired employees. Information about the defined benefit plans and post employment benefits are as follows:

|  | 2005                 |                                    |                     |
|--|----------------------|------------------------------------|---------------------|
|  | Pension Benefit Plan | Supplementary Pension Benefit Plan | Other Benefit Plans |
| Accrued benefit obligation                   |                      |                                    |                     |
| Balance, beginning of year                   | \$123,992            | \$561                              | \$39,630            |
| Current service cost (employer)              | 5,663                | 24                                 | 1,134               |
| Interest cost                                | 7,262                | 34                                 | 2,336               |
| Member contributions                         | 1,677                | -                                  | -                   |
| Benefits paid                                | (2,178)              | (22)                               | (1,539)             |
| Actuarial (gain) loss                        | (5,533)              | 107                                | (2,661)             |
|  |                      |                                    |                     |
| Balance, end of year                         | \$130,883            | \$704                              | \$38,900            |
| Plan assets                                  |                      |                                    |                     |
| Fair value, beginning of year                | \$111,121            | \$719                              | \$14,644            |
| Return on plan assets                        | 7,637                | 26                                 | -                   |
| Corporation contribution                     | 6,563                | 132                                | 1,425               |
| Investment experience gain                   | 1,676                | 33                                 | -                   |
| Member contributions                         | 1,677                | -                                  | -                   |
| Benefits paid                                | (2,178)              | (22)                               | (1,539)             |
|  |                      |                                    |                     |
| Fair value, end of year                      | \$126,496            | \$888                              | \$14,530            |
| Funded status - plan surplus (deficit)       | \$(4,387)            | \$184                              | \$(24,370)          |
| Unamortized past service cost                | 1,348                | 18                                 | -                   |
| Unamortized net actuarial loss               | 5,561                | 226                                | 3,569               |
| Accrued benefit asset (liability) recognized | \$2,522              | \$428                              | \$(20,801)          |

**8. POST EMPLOYMENT BENEFITS (CONTINUED)**

|  | 2004                    |  |                           |
|--|-------------------------|--|---------------------------|
|  | Pension<br>Benefit Plan | Supplementary<br>Pension<br>Benefit Plan | Other<br>Benefit<br>Plans |
| Accrued benefit obligation                   |                         |  |                           |
| Balance, beginning of year                   | \$97,706                | \$442                                    | \$33,402                  |
| Current service cost (employer)              | 4,988                   | 43                                       | 1,235                     |
| Interest cost                                | 6,783                   | 26                                       | 2,234                     |
| Member contributions                         | 1,657                   | -  | -                         |
| Benefits paid                                | (1,268)                 | (14)                                     | (1,991)                   |
| Actuarial loss                               | 14,126                  | 64                                       | 4,750                     |
|  |                         |  |                           |
| Balance, end of year                         | \$123,992               | \$561                                    | \$39,630                  |
|  | .....                   | .....                                    | .....                     |
| Plan assets                                  |                         |  |                           |
| Fair value, beginning of year                | \$91,805                | \$724                                    | \$14,477                  |
| Return on plan assets                        | 6,316                   | 24                                       | -                         |
| Corporation contribution                     | 4,905                   | -  | 2,158                     |
| Investment experience gain (loss)            | 7,706                   | (15)                                     | -                         |
| Member contributions                         | 1,657                   | -  | -                         |
| Benefits paid                                | (1,268)                 | (14)                                     | (1,991)                   |
|  | .....                   | .....                                    | .....                     |
| Fair value, end of year                      | \$111,121               | \$719                                    | \$14,644                  |
|  | .....                   | .....                                    | .....                     |
| Funded status - plan surplus (deficit)       | \$(12,871)              | \$158                                    | \$(24,986)                |
| Unamortized past service cost                | 1,618                   | 38                                       | -                         |
| Unamortized net actuarial loss               | 12,770                  | 171                                      | 6,575                     |
|  | .....                   | .....                                    | .....                     |
| Accrued benefit asset (liability) recognized | \$1,517                 | \$367                                    | \$(18,411)                |
|  | .....                   | .....                                    | .....                     |

## 8. POST EMPLOYMENT BENEFITS (CONTINUED)

### Significant Assumptions

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows:

(Weighted average assumptions as of January 1, 2004)

|  | Pension<br>Benefit Plan | Supplementary<br>Pension<br>Benefit Plan | Other<br>Benefit<br>Plans |
|--|-------------------------|--|---------------------------|
| Discount rate                          | 6.00%                   | 6.00%                                    | 6.00%                     |
| Expected rate of return on plan assets | 6.75%                   | 3.38%                                    | 0.00%                     |
| Rate of compensation increase          | 4.00%                   | 4.00%                                    | 4.00%                     |

(Weighted average assumptions as of January 1, 2003)

|  | Pension<br>Benefit Plan | Supplementary<br>Pension<br>Benefit Plan | Other<br>Benefit<br>Plans |
|--|-------------------------|--|---------------------------|
| Discount rate                          | 6.00%                   | 6.00%                                    | 6.00%                     |
| Expected rate of return on plan assets | 6.75%                   | 3.38%                                    | 0.00%                     |
| Rate of compensation increase          | 4.50%                   | 4.50%                                    | 4.50%                     |

For measurement purposes, a 7.85% health care cost trend rate was assumed for 2005 (2004 - 7.85%), decreasing gradually to 4.68% in 2014 and remaining at that level thereafter.

The expected rate of return on other benefits plan is 0% because the terms whereby the Employee Termination Benefits Trust Fund was established provide that all the income earned by the Trust Fund is to be transferred to the Capital Trust Fund.

## 9. DEFERRED CONTRIBUTIONS RELATED TO CAPITAL ASSETS

Deferred contributions related to capital assets represent contributions from the Government of Canada for the acquisition of capital assets as per the Management, Operation and Maintenance Agreement and are amortized at the same rate as the capital assets they represent.

The deferred contributions balance for the year are composed of the following:

|   | <u>2005</u> | <u>2004</u> |
|---|-------------|-------------|
| Balance,<br>beginning of year   | \$8,160     | \$8,386     |
| Plus: Current year<br>acquisitions of<br>capital assets                 | 823         | 1,701       |
| Less: Amortization of<br>assets acquired with<br>deferred contributions | (1,613)     | (1,927)     |
| Balance, end of year  | \$7,370     | \$8,160     |

## 10. EQUITY OF CANADA

|  | <u>2005</u>    | <u>2004</u>     |
|--|----------------|-----------------|
| Secured contribution of Canada         | \$36,000       | \$36,000        |
| Contribution to the Capital Fund Trust | (24,000)       | (24,000)        |
| Deficit                                | (3,016)        | (1,631)         |
|  | <u>\$8,984</u> | <u>\$10,369</u> |

Upon transfer of certain assets of SLSA to the Corporation on October 1, 1998, the Corporation

signed a general security agreement with the Government of Canada covering all the assets of the Corporation, evidenced by a limited recourse term promissory note with a face value of \$36,000. The note is payable without interest on the earlier of (a) March 31, 2018, and (b) the termination for any reason whatsoever, of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Recourse by the Government of Canada is limited to a) the collateral as defined in the general security agreement; and b) the Hypothecated Property (as defined in the Deed of Movable Hypothec between the Corporation and SLSA); and set off against the Purchase Price (as defined in the Option Agreement between the Corporation and Her Majesty).

## 11. CONTRIBUTIONS FROM THE CAPITAL FUND TRUST

The Corporation is entitled to contributions from the Capital Fund Trust to fund the operating deficit and for capital asset acquisitions in accordance with the Operations and Management Agree-

ment. The contribution towards operations is equal to the excess of expenses over revenue, increased by transaction costs related to the commercialization of the Seaway adjusted for the non-cash items for amortization, the undepreciated cost of capital assets disposed of, and the post retirement benefits variation.

|   | 2005             | 2004             |
|---|------------------|------------------|
| Excess of expenses over revenue before adjustments                          | \$ 24,434        | \$ 19,692        |
| Plus: Gain on disposal of assets  | 20               | 2                |
| Amortization of deferred contributions related to capital assets            | 1,613            | 1,927            |
| Less: Proceeds from disposal of capital assets                              | (84)             | (81)             |
| Post retirement benefits  | (1,385)          | (2,172)          |
| Amortization of capital assets  | (1,901)          | (2,763)          |
| Contribution from Capital Fund Trust towards operations                     | <u>\$ 22,697</u> | <u>\$ 16,605</u> |
| Contribution from Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets | <u>\$ 823</u>    | <u>\$ 1,701</u>  |

## 12. COMMITMENTS

As at March 31, 2005, contractual commitments for capital and other expenditures amounted to \$2,578 (2004 - \$4,155).

## 13. CONTINGENCIES

The Corporation, in the normal course of business, experiences claims for a variety of reasons.

Claims outstanding at March 31, 2005 totalling \$23,927 (2004 - \$24,905) have not been provided for in the accounts. Management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Corporation. Claims relating to operation and maintenance of the Seaway incurred by SLSA prior to October 1, 1998 became the obligation of Transport Canada.

## 14. DIRECTORS' AND OFFICERS' REMUNERATION

The remuneration earned by the directors and officers, in actual dollars, was as follows:

- a) Directors' remuneration comprises a fixed fee and a per diem based on attendance at meetings of the Board and its committees.

| Name  | Appointment Date  | Committee and position                 | Remuneration in 2004/2005            |
|---|---|--|--------------------------------------|
| Robert J. Swenor                                | July 1998<br>November 1998<br>September 2000                | Board Governance Human Resources       | Chair Member Member \$ 22,400        |
| Georges H.Robichon                              | July 1998<br>November 1998                                  | Board Governance                       | Director Chair 17,800                |
| Alan R. Holt (R)                                | August 1998<br>August 2001                                  | Board Human Resources                  | Director Chair 10,200                |
| Denise Verreault (R)                            | September 1998<br>November 1998<br>November 2000            | Board Governance Audit                 | Director Member Chair 10,400         |
| Marc Dulude (R)                                 | November 1998<br>November 2001                              | Board Human Resources                  | Director Member 13,000               |
| Douglas Smith                                   | December 2000<br>January 2001<br>August 2004<br>August 2004 | Board Audit Governance Human Resources | Director Member Member Member 23,200 |
| Ian MacGregor (R)                               | October 2001<br>December 2001                               | Board Audit                            | Member Member 9,200                  |
| Nick Fox  | January 2002<br>May 2002                                    | Board Human Resources                  | Director Member 18,400               |
| Guy Véronneau                                   | August 2004<br>February 2005                                | Board Audit                            | Director Member 10,400               |
| Peter Cathcart                                  | October 2004<br>February 2005                               | Board Human Resources                  | Director Member 8,400                |
| William Keays                                   | November 2004<br>February 2005                              | Board Audit                            | Director Chair 7,600                 |
| Richard Gaudreau                                | February 2005<br>February 2005<br>March 2005                | Board Audit Governance                 | Director Member Member 3,600         |
| Total of directors' remuneration for the period |   |  | \$ 154,600                           |

(R) - denotes members who have retired or resigned during the current year.

- b) Directors' remuneration in respect of their responsibilities as members of the Asset Renewal Committee:

| Name             | Appointment Date | Committee and position | Remuneration in 2004/2005 |
|------------------|------------------|------------------------|---------------------------|
| Alan R. Holt (R) | January 2001     | Chairman               | \$ 1,000                  |
| Nick Fox         | August 2004      | Chairman               | 1,000                     |
| Douglas Smith    | January 2001     | Member                 | 1,600                     |
|                  |                  |                        | \$ 3,600                  |

(R) - denotes members who have retired or resigned during the current year.

c)- Remuneration paid for the (5) officers, as employees of the Corporation, was \$858,027.



13.

Dans le cours normal de ses activités, La Corporation fait l'objet de litiges pour diverses

S3

tractuels liés au capital et autres dépenses afférentes à 2 578 \$ (2004 - 4 155 \$).

Au 31 mars 2005, les enregistrements contiennent 1 662 566 articles et autres dépendances se

12. ENGAGEMENTS

12.

Contribution du Fonds de capital en faveur pour financer les acquisitions d'immobilisations

Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer les opérations

Les avantages complémentaires de la vente  
L'amortissement des immobilisations

Molins : Les produits de l'aliénation d'immobilisations

Plus : Gain sur la cession d'immobilisations  
L'amortissement des appports reportés liés aux

Excedent des charges sur les produits avant ajustements

est limité a) à la garantie telle qu'elle est définie dans l'entretien. Le recours du Gouvernement du Canada

2018 ou b) à l'expatriation, pour une raisonnement qui résulte de l'entente de gestion, exploitation et conduie, de l'entreprise de gestion, exploitation et

Le 22 mars 2018 au b) à l'expiration, pour une raison quelconque des deux dates suivantes : a) le 31 mars

terme avec garantie limitee d'une valeur nominale de 36 000 \$. Le billet est payable sans interet a la

Gouvernement du Canada couvrant tous les actifs de la Corporation, attesté par un billetpour ordre à

Corporation le 1-- octobre 1998, la Corporation a signé une entente de sûreté générale avec le

Au transfert de certains actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1<sup>er</sup> octobre 1998, la Corporation a

MII. CONTRIBUTION DU FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE

L'entente de structure générale et b) à la propriété hypothéquée (telle qu'elle est définie dans le contrat d'hypothèque mobile intervenu entre la Corporation et l'AVMSL), et déduit du prix d'achat (tel qu'il est défini dans le contrat d'option intervenu entre la Corporation et Sa Majesté).

10. AVOIR DU CANADA

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

## Notes Complémentaires

|         |   |  |  |   |
|---------|---|--|--|---|
|         |   |  | Solde à la fin   | \$ 8 160  |
| (1 927) | d'apports reportés                              | (1 613)  | Morts : Lamortissement<br>des immobilisations  | Le solde des apports reportés de l'exercice se com- |
| 1 701   | acquises au moyen<br>d'acquisitions             |  | taxe que les immobilisations qu'ils représentent.  |   |
| 823     | des immobilisations                             |  | Gouvernement du Canada Pour l'acquisition d'im-<br>mobilisations en vertu de l'entente de gestion. |   |
| 8 160   | Plus : les acquisitions de<br>d'immobilisations | Les apports reportés liés aux immobilisa-  |  |   |
| 8 386   | Solde au début                                  | tions représentent les apports provenant du<br>tours de rendement les apports provenant du<br>Gouvernement du Canada Pour l'acquisition d'im-<br>mobilisations en vertu de l'entente de gestion. |  |   |
| 2004    |   |  |  |   |

pose ainsi :  
Le solde des apports reportés de l'exercice se com-  
taxe que les immobilisations qu'ils représentent.  
exploitation et entretien, et sont amortis au même  
mobilisations en vertu de l'entente de gestion.  
Les apports reportés liés aux immobilisa-

## AUX IMMOBILISATIONS

### 9. APPORTS REPORTÉS LIÉS

l'indice doit être transféré au Fonds de capital en fiducie.  
pour prestations de cessation d'emploi en fiducie a été établi stipule que tout revenu gagné par le Fonds en  
Le taux de rendement prévu des autres régimes de retraite est à 0 % car les modalités selon lesquelles le Fonds  
2014 et demeurer à ce niveau par la suite.  
Aux fins de l'évaluation, un taux tendanciel de croissance annuelle hypothétique du coût des soins de santé a  
été fixé à 7,85 % pour 2005 (2004 - 7,85%). Ce taux devrait diminuer graduellement pour atteindre 4,68 % en

|        |                       |                |  |
|--------|-----------------------|----------------|--|
| Autre  | Régime de<br>retraite | supplémentaire | Taux d'actuariation                          |
| 6,00 % | 6,00 %                | 6,00 %         | Taux de croissance de la remunération        |
| 6,00 % | 6,00 %                | 6,00 %         | Taux de rendement prévu de l'actif du régime |
| 6,00 % | 6,00 %                | 6,00 %         | Taux de croissance de la remunération        |

(Moyenne pondérée des hypothèses au 1er janvier 2003)

|        |                       |                |  |
|--------|-----------------------|----------------|--|
| Autre  | Régime de<br>retraite | supplémentaire | Taux d'actuariation                          |
| 6,00 % | 6,00 %                | 6,00 %         | Taux de croissance de la remunération        |
| 6,00 % | 6,00 %                | 6,00 %         | Taux de rendement prévu de l'actif du régime |
| 6,00 % | 6,00 %                | 6,00 %         | Taux de croissance de la remunération        |

(Moyenne pondérée des hypothèses au 1er janvier 2004)

Les hypothèses actuarielles significatives sont les suivantes :  
Les hypothèses actuarielles significatives retenues par la Corporation pour évaluer ses obligations au titre des  
Hypothèses actuarielles significatives

## AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

### 8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

Notes Complémentaires

| 8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS |                        | EN FIDUCIE<br>DE CESSTATION D'EMPLOI |            | Notes<br>Complemantaires                        |  |
|-----------------------------|------------------------|--------------------------------------|------------|---|--|
| 2005                        | Réglime de<br>retraite | Réglime de<br>retraite               | Autre      | Obligation au titre des prestations constituees | Le 31 mars 2005 (en milliers de dollars) |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   | Solde au début de l'exercice                    | 39 630 \$                                |
| 123 992 \$                  | 561 \$                 | 561 \$                               | 704 \$     | 38 900 \$                                       | Solde à la fin de l'exercice             |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   | Perte actuarielle (gain)                        | 1 134                                    |
| 5 663                       | 24                     | 24                                   | 107        | Perte actuarielle (gain)                        | 7 262                                    |
| (22)                        | (22)                   | (22)                                 | (2 178)    | Prestations versées                             | 2 336                                    |
| 1 677                       | -                      | -                                    | (1 539)    | Contribution des membres                        | 34                                       |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   | 1 425      | Gain actuariel de placement                     | 132                                      |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   | 1 425      | Contribution de la Corporation                  | 132                                      |
| 7 637                       | -                      | -                                    | 1 425      | Rendement de l'actif du régime                  | 14 644 \$                                |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               | 111 121 \$ | Juste valeur au début de l'exercice             | 126 496 \$                               |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   | Actif du régime                                 | 14 530 \$                                |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   | 704 \$     | Juste valeur à la fin de l'exercice             | 14 530 \$                                |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                | 38 900 \$  | Solde à la fin de l'exercice                    | 14 530 \$                                |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            | Prestations versées                             |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            | Contribution des membres                        |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            | Gain actuariel de placement                     |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            | Contribution de la Corporation                  |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            | Rendement de l'actif du régime                  |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            | Juste valeur au début de l'exercice             |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            | Actif du régime                                 |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |
| 6 563                       | 26                     | 26                                   |            |   |  |
| 7 637                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 111 121 \$                  | 719 \$                 | 719 \$                               |            |   |  |
|                             | retraite               | supplémentaire                       | réglimes   |   |  |
| 1 134                       | 2 336                  | 34                                   |            |   |  |
| 7 262                       | 1 677                  | 1 677                                |            |   |  |
| 2 336                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 34                          | (22)                   | (22)                                 |            |   |  |
| 1 676                       | (1 539)                | (1 539)                              |            |   |  |
| 1 677                       | -                      | -                                    |            |   |  |
| 1 676                       | 33                     | 33                                   |            |   |  |

5. MONTANT DU PAR LE FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE

adéquation et membres du régime de pension de la Corporation.

La Corporation a un montant à recevoir du Fonds de capital en fiducie pour assumer les obligations spécifiques de soutien de la Voie maritime canadienne. Ces dépenses de la Corporation, les acquisitions d'immobilisations et d'autres besoins de trésorerie à court terme confortement à l'entente de fiducie. Il existe pas de modalité de remboursement.

Les variations du solde du par le Fonds de capital en fiducie au 31 mars établissent les suivantes:

8) **Regime de retraite**

La Corporation a établi son propre régime de retraite et les employés ont la option de transférer leurs droits à pension au nouveau régime ou de demeurer dans le régime de pensions de la fondation publique. Les nouveaux employés, à compter du 1er avril 1999, ne bénéfieront pas des avantages de la fondation publique.

Le régime de pension de la fondation publique est un régime de pension qui offre une pension annuelle basée sur les dernières années d'emploi et la dernière année de service. La pension est calculée en fonction de l'âge et de l'ancienneté. La pension est versée tous les mois et est indexée sur l'inflation. La pension est payable pour le reste de la vie de l'assuré.

Le régime de pension de la fondation publique offre plusieurs avantages aux employés, dont :

- Un régime de pension sûr et stable.
- Une pension annuelle basée sur les dernières années d'emploi et la dernière année de service.
- La pension est indexée sur l'inflation.
- La pension est payable pour le reste de la vie de l'assuré.
- Le régime de pension de la fondation publique offre une pension annuelle basée sur les dernières années d'emploi et la dernière année de service.
- La pension est indexée sur l'inflation.
- La pension est payable pour le reste de la vie de l'assuré.

## 8) Régime de retraite

| Solde net à la fin   | 27/01/11  | \$ | 28 279   | \$ |
|--|-----------|----|----------|----|
| Apport à recevoir pour les acquisitions d'immobilisations      | 22 697    |    | 16 605   |    |
| Remboursement du déficit de l'exercice précédent               | (18 306)  |    | (16 320) |    |
| Etat de compte net des débiteurs d'ouverture et des créditeurs | 12        |    | (66)     |    |
| Besoin de trésorerie payé par le Fonds de capital en fiducie   | (6 494)   |    | (1 680)  |    |
| Solde au début   | 28 279 \$ | \$ | 2004     |    |

6. IMMOBILISATIONS

Les employés de la Corporation ont droit à des prestations partielles ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et leurs conditions d'emploi. Ces prestations sont généralement égales aux conditions qui sont payables à la cessation d'emploi.

### f) Prestations de cessation d'emploi

La méthode du report est utilisée pour les supports de ces actifs est imputé.

Les revenus au cours de l'exercice où l'amortissement des immobilisations. Les supports sont constatés aux immobilisations.

La méthode du report est utilisée pour les supports de ces actifs est imputé.

### e) Apports liés aux immobilisations

Le VAMSL (différences comme les "immobilisations gérées existantes").

Gouvernement de Canada lors de la liquidation de

actuelles de la Voie maritime qui ont été transférées en état, ainsi que tout autre aux immobilisations.

La Corporation traite comme frais de renouvellement des actifs tous les coûts d'entretien mesuré et de remise en état, ainsi que tout autre aux immobilisations.

La Corporation traite comme frais de renouvellement des éléments d'actif.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire, d'après la durée de vie utile ou imputés aux résultats.

Les gains ou les pertes lors de l'allégeration sont crédités tant soit suffisamment des compétences cumulées jusqu'à rappor-

dommages ainsi que l'amortissement cumulé jusqu'à rappor-

des éléments d'actif vendus, moins service ou aban-

des ajouts ultérieurs sont comptabilisés au coût. Le coût

des immobilisations de la Corporation comprend le coût en dollars).

Le coût initial égal au superflu à \$ (tous milli-

logiciels connexes. Des actifs sont capitalisés si les matériels de bureau, notamment les ordinateurs et les

exploitation de la Voie maritime, l'aménagement et le

véhicules automobiles, les petits navires utilisés pour structures temporaires, les biens mobiles comme les

les immobilisations de la Corporation comprend le

coût en vertu de l'alinea 149(1)(l) de la Loi de l'impôt sur le revenu.

La Corporation est exemptée de l'impôt sur les bénéfices en vertu de l'alinea 149(1)(l) de la Loi de l'impôt sur le revenu.

### c) Impôt sur les bénéfices

Le revenu. Certaines pièces ont été transférées à une valeur symboleuse. Les fournitures sont inscrites au coût

1998. Certaines pièces ont été transférées à une valeur qui ont été transférées à la Corporation le 1er octobre la Voie maritime. Ils englobent les pièces de recherche

fournitures utilisées pour l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime. Les stocks de fournitures sont inscrits au coût en dollars.

Les revenus de peuples et autres frais de service sont

constatés à titre de produits au moment où ils sont gérés.

### b) Stocks de fournitures

La Corporation a été mandatée pour gérer,

à une Entente de gestion la Voie maritime conformément à l'entente entre la Voie maritime et entretenir qu'il

exploiter et entretenir la Voie maritime conformément à une Entente de gestion, exploitation, unique au sein de

Transports des plans d'entreprise unique au sein de

exige que la Corporation négocie avec le ministre des

transports des plans d'entreprise unique au sein de

la Corporation à être mandatée pour gérer,

### a) Revenus

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

conventions comparables :  
l'entente. Voici un sommaire des principales  
recouvrements du Canada pour des organismes sans but  
conformément aux principes comparables généralement  
Les états financiers ont été préparés

## 4. SOMMAIRE DES PRINCIPALES DES CONVENTIONS COMPARABLES

soldé positif de 14 486 \$ en 2005 (2004 - 11 230 \$).  
L'entente. La réserve théorique de la Corporation a un  
taux d'augmentation des peages envisagé dans  
les peages commerciaux, abstraction faite du pourcen-  
tage de dépenses obligatoires à augmenter  
un solde négatif obligatoire à la Corporation à augmenter  
coûts réels de fonctionnement et autres ajustements.  
la烘托 que est réduite des cartes défavorables dans les  
projets selon le plan d'entreprise. La réserve  
des coûts de fonctionnement et les coûts de renouvellement  
des actifs entre ceux engagés au cours d'un exercice et  
frais de fonctionnement et les coûts de favorables dans les  
indemnité, ainsi que par les cartes favorables dans les  
appartement du gouvernement, d'une assuranace ou d'une  
niveau d'engagements par la Corporation, au moyen d'un  
les sommes recouvrées pour les frais de fonction-

En vertu de l'entente de gestion, exploitation, et entretien  
et entretenir, la Corporation est mandatée pour établir  
un compte de réserve théorique. Le compte accu-  
mement des actifs et détermine si il est approprié ou  
les sommes recouvrées pour les frais de fonction-

## 3. COMPTE DE RESERVE DE LA CORPORATION

si des changements sont imposés.  
vendement des actifs et détermine si le Plan de renou-  
Le Comité examine chaque année le Plan de renou-  
ment des actifs sous administration de la Corporation.  
besoins d'immobilisations, d'entretenir et de renouvellement  
tants de l'Etat, qui examine les plans annuels pour les  
représentants de la Corporation et de deux représenten-

l'entente susmentionnée prévoit également la forma-

tente.

fonctionnement, conformément aux conditions de l'en-

pléments pour éliminer au besoin les déficits de

au prises du Gouvernement du Canada, des fonds sup-

et l'entente de la Voie maritime, et de recouvrir,

recouvrir d'autres produits pour financer l'exploitation

Corporation est obligé de prélever des peages et de

ainsi qu'un "Plan de renouvellement des actifs". La

englobe les produits et les frais d'exploitation prévus

datant toute la durée de l'entente. Le plan d'entreprise

transports des plans d'entreprise unique au sein de

exige que la Corporation négocie avec le ministre des

transports des plans d'entreprise unique au sein de

la Corporation à être mandatée pour gérer,

## 2. ENTENTE D'EXPLOITATION

de l'AVMSL, les biens incorporels et le fonds de roulement de l'AVMSL. La propriété des immobilisations, des écluses, des ponts, des immeubles et autres agences, menés à être transférée au Gouvernement du Canada à A la liquidation de l'AVMSL, une fiducie a été créée pour capitaliser les droits acquis accumulés à la cessation d'emploi des employés de la Voie maritime qui devraient être transférés à la Corporation, appelle le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en En outre, à la liquidation de l'AVMSL, les fonds excé- dentaires de la Corporation ont été transférés à une se- condé fiducie créée dans le but de financer les déficits futurs découlant de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime. Les transferts de fonds à la Corporation en vue de couvrir les déficits d'exploitation futurs servent compatiblement comme des produits dans l'état résultats.

La Corporation est le fiduciaire de ces deux fiduciés.

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (la Corporation) a été constituée en personne morale à but non lucratif en vertu de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes le 9 juillet 1998. Conformément à une entente conclue avec Sa Majesté, certaines activités de la Corporation de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), Société d'État, ont été transférées à la Corporation avec prise d'effet le 1er octobre 1998. Ces activités sont relatives à la gestion et l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent comme l'opérateur principal de la Voie maritime du Saint-Laurent à la fin de l'année 1998. Ces activités sont relatives à la gestion et l'exploitation de la Voie maritime du lac Saint-Louis et de la Voie maritime du lac des Deux-Montagnes entre Montréal et le lac des Deux-Montagnes. Par suite de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime pour une période de dix ans (renouvelable pour dix années supplémentaires).

Transports, la Corporation assume la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime pour une période de dix ans (renouvelable pour dix années supplémentaires).

Les activités transférées comprenaient toutes les biens

1.

#### EN PERSONNE MORALE

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

*Etat de l'Évolution  
de l'actif net*

| RENTRÉES (SORTIES) NETTES DE FONDS LIÉS AUX ACTIVITÉS SUIVANTES :                      |                       |
|--|-----------------------|
| ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT  |                       |
| Excedent des charges sur les produits  | (1 737) \$ (3 087) \$ |
| Éléments sans incidence sur l'encaisse   | 1 901 2 763           |
| Amortissement des immobilisations  | (20) (163)            |
| Gain à lalienation d'immobilisations   | 1 324 2 237           |
| Amortissement des appports liés aux immobilisations                                    | (1 927) (145)         |
| Variation dans les avantages sociaux futurs  | 453 (709) (854)       |
| Variation dans les éléments hors caisse du fonds de roulement lié au fonctionnement    | 437 1 461             |
| ACTIVITÉS DE FINANCEMENT   |                       |
| Contributions du Fonds de capital en fiducie envers des acquisitions d'immobilisations | 1 701 823             |
| (Augmentation) diminution du montant du par le Fonds de capital en fiducie             | (240) 1 268 2 091     |
| ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT   |                       |
| Acquisitions d'immobilisations   | (1 701) (823)         |
| Produit de lalienation d'immobilisations   | 81 498 278            |
| AUGMENTATION NETTE DE L'ENCASSE  |                       |
| ENCAISSE AU DÉBUT  | 5 910 6 188           |
| ENCAISSE À LA FIN  | 6 686 \$ 6 188 \$     |

2004 2005

Administrateur

Administrateur

AU NOM DU CONSEIL

| ACTIF A COURT TERMÉ  |           | Bnacisse  |   |
|----------------------|-----------|---|---|
| 6 188 \$             | 6 686 \$  | Debteurs  | Stocks de fournitures   |
| 3 049                | 4 425     | 3 049   | 2 529   |
| 544                  | 474       | Chargés payés d'avance  | Chargés payés d'avance  |
| 12 310               | 14 047    | MONTANT DU PAR LE FONDS DE  | CAPITAL EN FIDUCIE (note 5)   |
| 28 279               | 27 011    | IMMOBILISATIONS (note 6)  | IMMOBILISATIONS (note 6)  |
| 10 442               | 9 300     | DU DU FONDS POUR PRESTATIONS DE CESSATION                                   | DU DU FONDS POUR PRESTATIONS DE CESSATION                                   |
| 14 007               | 14 231    | DEMPLOI EN FIDUCIE (note 7)   | DEMPLOI EN FIDUCIE (note 7)   |
| 1 884                | 2 950     | ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSISTUEES (note 8)                         | ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSISTUEES (note 8)                         |
| 66 922 \$            | 67 539 \$ | 66 922 \$   | 66 922 \$   |
| PASSIF A COURT TERMÉ |           | Crediteurs et charges à payer   |   |
| 10 623 \$            | 11 105 \$ | Crediteurs et charges à payer   | Crediteurs et charges à payer   |
| 1 423                | 1 567     | Avantages sociaux payables aux employés                                     | Avantages sociaux payables aux employés                                     |
| 59                   | 112       | Montant du fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 7) | Montant du fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 7) |
| 1 588                | 1 439     | Produits reportés   | Produits reportés   |
| 13 693               | 14 223    | PRÉSTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI   | APPORTS REPORTÉS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS (note 9)                          |
| 14 007               | 14 231    | PASSIF AU TITRE DES PRÉSTATIONS   | IMMOBILISATIONS (note 9)  |
| 8 160                | 7 370     | CONSISTUEES (note 8)  | CONSISTUEES (note 8)  |
| 18 411               | 20 801    | EVENTUALITÉS (note 13)  | EVENTUALITÉS (note 13)  |
| 40 578               | 42 402    | 2004  | 2005  |
| 54 271               | 56 625    | ACTIF NET   | ACTIF NET   |
| 12 651               | 10 914    | Avoir du Canada (note 10)   | Avoir du Canada (note 10)   |
| 10 369               | 8 984     | 1282  | 1282  |
| 96 922 \$            | 67 539 \$ | 67 539 \$   | 67 539 \$   |

|  | 2005      | 2004      |
|--|-----------|-----------|
| Produits   |           |           |
| Péages   | 70 271 \$ | 62 669 \$ |
| Autres revenus de navigation   | 1 329     | 1 476     |
| Droits de permis   | 397       | 434       |
| Revenu de placements   | 231       | 191       |
| Gain (perre) sur la vente d'immobilisations  | 2         | 20        |
| Amortissement des appports reportés liés aux immobilisations (note 9)                                | 1 613     | 1 927     |
| Charges  |           |           |
| Fonctionnement   | 59 163    | 60 179    |
| Renouvellement des actifs (note 4 d)   | 32 147    | 24 321    |
| Entretien hydro-électrique   | 4 212     | -         |
| Amortissement des immobilisations  | 2 763     | 1 901     |
| Excedent des charges sur les produits avant la contribution du fonds de capital en fiducie (note II) | 86 247    | 98 439    |
| Excedent des charges sur les produits en fiducie (note II)   | 16 605    | 22 697    |
| EXCEDENT DES CHARGES   |           |           |
| Sur les produits   |           |           |
| (1 737) \$   | (3 087)   |           |

Le 29 avril 2005

Bethel & Town S.r.c.

A notre avis, ces états financiers donnent, à tous les Égaris importants, une image fidèle de la situation financière de la Corporation au 31 mars 2005 ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur les corporations canadiennes, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Notez verificat que la norme de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous avons vérifié le bilan de La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent au 31 mars 2005 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Aux membres de La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

LeLoitte & Touche, srl.  
800-100, rue Queen  
Ottawa, ON K1P 5T8  
Canada  
Tel.: (613) 236-2442  
Telex: (613) 236-1955  
www.deloitte.ca

La direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est responsable des présents états financiers et de la préparation conforme au principe comptable général recouvrant les normes comptables précises dans les notes complémentaires aux états financiers. Au besoin, la direction a fait des jugements et des estimations dans les états financiers, par la suite, en regard de l'enregistrement des transactions financières. Les renseignements qui établissent à l'égard de l'enregistrement des transactions financières sont pour l'objet de vérifier à ce que les utilisations non autorisées.

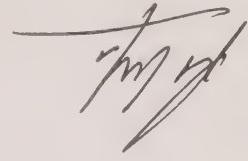
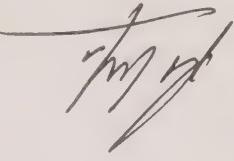
Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction a mis au point et maintient des systèmes de contrôle interne constants pour fournir une certitude raisonnable que les livres comptables de la Corporation constituent un fondement fidèle pour la préparation des états financiers.

Les politiques et procédures prévues ont pour objet de vérifier à ce que les transactions soient autorisées de façon appropriée et que les actifs soient protégés contre les pertes et les pertes et les bénéfices.

Le Conseil d'administration s'acquitte de sa responsabilité d'examiner les états financiers annuels principalement par l'entremise du Comité de vérification. Le Conseil d'administration a nommé un Comité de vérification composé de trois administrateurs extrêmes.

Au cours de l'année, le Comité de vérification rencontre la direction, les vérificateurs internes et les vérificateurs externes et les vérificateurs internes ont libre accès aux membres du comité de vérification, en présence ou non de la direction.

Les vérificateurs indépendants Deloitte & Touche s.r.l., dont le rapport suit, ont vérifié les états financiers.

|  |   |   |
|--|---|---|
| Carol Lemelin<br> | Financie et administration<br>Le vice-président<br>Richard Corfe<br> | Le 29 avril 2005<br>Le président et chef de la direction<br> |
|--|---|---|

| Charges                                |                  |                              |  |                                   |  |  |
|--|------------------|------------------------------|--|-----------------------------------|--|--|
| Produits                               | Préagées         | Autres revenus de navigation | Droits de permis                         | Révenu de placements              | Gain (perre) sur vente d'immobilisations | Amortissement des immobilisations                |
| 2005                                   | 2004             | 2003                         | 2002                                     | 2001                              | 74 005                                   | 77 097   |
| 70 271 \$                              | 62 669 \$        | 63 524 \$                    | 62 025 \$                                | 73 383 \$                         | 66 555                                   | 65 730   |
| Autres revenus de navigation           | Droits de permis | Révenu de placements         | Gain (perre) sur vente d'immobilisations | Amortissement des immobilisations | Fonctionnement                           | Renouvellement des actifs                        |
| 1 476                                  | 1 329            | 1 380                        | 1 360                                    | 1 208                             | 60 179                                   | 32 147   |
| 434                                    | 397              | 402                          | 866                                      | 1 015                             | 98 439                                   | 4 212  |
| 191                                    | 231              | 273                          | 219                                      | 371                               | 1 901                                    | 4 212  |
| 20                                     | 2                | (214)                        | 25                                       | 54                                | 1 901                                    | Amortissement des immobilisations                |
| 1 613                                  | 1 927            | 1 450                        | 1 235                                    | 1 066                             | 98 439                                   | Entretien hydro-électrique                       |
| 74 005                                 | 66 555           | 66 815                       | 79 120                                   | 80 045                            | 98 439                                   | Bénéfice net des immobilisations                 |
| Excédent des charges sur les produits  |                  |                              |  |                                   |  |  |
| avant les postes suivants              |                  | (19 692)                     | (17 579)                                 | (13 390)                          | (2 948)                                  | (24 434)   |
| Fraînes spéciales                      |                  | (6)                          | (259)                                    | -                                 | -  | -  |
| Examen spécial                         |                  | (18)                         | (144)                                    | (114)                             | (au) Fonds de capital en fiducie         | Contribution du (au) Fonds de capital en fiducie |
| Frais de transaction                   |                  | -                            | -  | -                                 | 16 605                                   | 22 697   |
| Excédents des charges sur les produits |                  | (3 087) \$                   | (4 015) \$                               | (2 646) \$                        | (1 737) \$                               | (1 737) \$                                       |

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

## Aperçu de 5 ans

La contribution du Fonds de capital en fiducie aux frais d'exploitation est de 22,7 millions de dollars. La contribution en 2004-2005, contre 16,6 millions de dollars l'an dernier, est due à une augmentation des liquidités établies de 6,7 millions de dollars, port à 22,7 millions de dollars. La contribution conserve à la banque le montant minimum requis en fonds de roulement par rapport à ses obligations financières envers ses employés et autres créanciers. Au 31 mars 2005, les liquidités établies sont de 6,7 millions de dollars, contre 6,2 millions de dollars l'an dernière.

Le résultat d'exploitation est de 22,7 millions de dollars l'an dernier, contre 16,6 millions de dollars pour l'an 2004-2005. Les acquisitions d'immobilisations et la contribution au déficit de la Corporation sont les principales raisons de cette augmentation.

Le résultat d'exploitation est de 22,7 millions de dollars l'an dernier, contre 16,6 millions de dollars pour l'an 2004-2005. Les acquisitions d'immobilisations et la contribution au déficit de la Corporation sont les principales raisons de cette augmentation.

#### **Observations et analyse de la direction**

## **Observations et analyse de la direction**

précédent. Les coûts des avantages et pensions sont augmentés de 4,14 p. 100, à 15,1 millions de dollars au lieu de 14,5 millions de dollars l'exercice précédent. Les coûts des régimes d'assurance-santé et de pension, qui comprennent une contribution supplémentaire de 1,7 million de dollars au régime de pension, versée conformément au rapport d'évaluation, sont également augmentés de 1,7 million de dollars au régime de pension actuelle pour parer au déficit de solde. Les employés se sont élévés à 51,7 millions de dollars, soit 86,0 p. 100 des frais d'exploitation totaux. En 2003-2004, ces dépenses s'élèvent à 50,3 millions de dollars ou 85,0 p. 100 des frais totaux, soit temps plein (ETP) à 600 en 2004-2005, le taux de cotisation à la Corporation a diminué son effet d'équivalente temps de cotisation au 1er juillet 2004.









Glen Ruthergord positionne un navire descendu à l'entrée du canal Welland

**Équité en matière d'emploi**

En novembre 2004, la Commission canadienne des droits de la personne (CCDP) a constaté que la CGVMSL respectait les 12 exigences prévues par la Loi sur l'équité en matière d'emploi. Ceci confirme que l'organisation a réalisé les engagements que l'organisation a réalisée les suivis de la suite d'une vérification de la CCDP à la suite du rôle avantageux pris auprès de la CCDP en mai 2002.

La CGVMSL continue de bien progresser dans la réalisation de son plan triennal d'équité en matière d'emploi (avril 2003 à mars 2006), en particulier en ce qui concerne l'élimination des obstacles d'adaptation du milieu de travail. L'équité en matière d'emploi et la diversité, comme l'avait demandé l'agent de vérification, ont été élargies en sorte en voie d'être communiquées à tous les employés.

En juin 2004, la CGVMSL a rencontré son comité consultatif de la pension, comme l'exige la Loi sur les régimes de retraite. Pour évaluer l'état, la valeur des obligations du régime. Peu après, le comité a distribué à tous les employés et pensionnés de la CGVMSL un communiqué au sujet de cette information.

Des changements ont été apportés à la stratégie d'investissement, de façon à augmenter le pourcentage des avoirs en actions et à réduire les services financiers et les obligations spéciales pour la partie du fonds constituée d'actions internationales.

Les gains sur les investissements, annexe en raison des contributions régulières (de l'employeur et de l'employé), des montants fournis à financer le déficit de solvabilité et facilitant l'obtention d'un gérant de placement pour la partie des fonds constitutifs.

En conséquence de l'évaluation obligatoire effectuée en 2004, la CGVMSL versera des montants supplémentaires à un rythme supérieur à 10 p. 100 par annee, de sorte que les contributions continueront de dépasser les dépenses. Le régime sera alors en mesure de faire face à l'avenir avec une sécurité financière et de solvabilité renforcée au régime au cours des prochaines années.

En outre, soit davantage que 62 p. 100 des régimes figuraient dans le répertoire des classes de pension canadiennes et deux fois autant que la régime médian.

La caisse du régime de pension de la CGVMSL attirent maintenant quelque 120 millions de dol-

### Régime de pension

s'attaquer à ces questions.

dement. Des plans d'action sont en cours pour leadership de l'organisation et la gestion du ren-

domaines ayant besoin d'amélioration sont le général, le développement à la tâche. Les principaux domaines ayant besoin d'amélioration sont le travail, la sécurité au travail, etc., de façon stratégique, l'encaissement des équipements, les condi-

nos points forts relatifs au fonctionnement la clarté nos résultats du dérèglement sonnent indiquent que

maintenant l'objet de discussions.

tats ont été communiqués aux employés et ils font domaines ayant besoin d'amélioration. Les résult- détermine les points forts de la CGVMSL et les

ments donnés par nos employés; elle a aussi

1998. Hay Management a analysé les renseigne-

en 1996 et un mini-sondage avait été mené en sondage systématique des employés avait eu lieu des données et des conclusions. Le dérègle-

ment, et un taux suffisant pour assurer la habilité project, et un taux suffisant pour assurer la charge du normes du groupe Hay Management chargé du environ 70 p. 100, ce qui est un succès selon les effectué en mai 2004. Le taux de réponse a été

Un sondage d'opinion auprès des employés Sondage d'opinion auprès des employés

nologiques qui pourraient être mis en œuvre.

d'une étude rigoureuse des changements tech-

prochaines années à la lumière des recherches et environ 70 p. 100, ce qui est un succès selon les

examinié de plus près dans les deux ou trois

de 2004 à 2008; le plus long terme (5 à 10 ans) sera

Le travail se poursuit dans le cadre de la période

emplois.

sur les ensembles d'aptitudes des principaux de l'efficacité, des temps morts et de l'inertie ratio. Il a aussi produit une analyse préliminaire opérations seraient organisées dans chaque séc- tion manuelle dans le processus de base d'amarrage des navires. L'étude a montré comment les portes concernant le volume du trafic, le degré d'exploitation à distance et le niveau d'interven-

élabore en s'appuyant sur un ensemble d'hy-

De possibles scénarios de changement ont été

enfin, élaborer un plan de transition.

Pour les employés et créer de nouveaux profils; et

Yvonne Milli, adjointe administrative aux Services maritimes, au bureau de la CGVMSL à Saint-Lambert.

(Photo Thibaut Boegner, MPA)

établir un plan de transition face aux changements dans le travail; évaluer les principales implications Les trois phases du projet sont les suivantes :

ment. Les aptitudes vous pourrez assumer efficacement la Voie maritime, en veillant à ce que nous dis- emplois associés à nos processus de base. Le but notre travail et quelques incidences illes ont sur les les principaux changements et tendances dans

Le projet Emplois d'avenir détermine quelles sont l'hydraulique.

Le programme des navires; le SIA; la conversion à opérations dans la région Niagara; les moyens d'entretien - telles que : le nouveau Centre des procès fondamentaux des opérations et de initiatives techniques qui transforme les nous avons entrepris certaines importantes ini- plus d'un nouvel honneur de visiter et de valeurs, dans les huit prochaines années. Par ailleurs, en nos employés moyen a 49 ans, et plus de la moitié de emploies que la nature de son travail. Notre et de transition, en ce qui concerne tant ses

La Voie maritime vit une période de changement permettre à nos employés de réussir.

Le projet « Emplois d'avenir » appuie la stratégie de la CGVMSL voulant créer les conditions pour

Le travail individuel et ergonomie

## RESOURCES HUMAINES

mesures sont en cours dans toute l'organisation. Ces du milieu de travail, y compris de la formation. Ces prévu des mesures qui améliorent l'ergonomie Nous avons préparé des projets de politiques et événuelle sur le travail individuel et l'ergonomie. Nous sommes proactifs face à la réglementation

Travail individuel et ergonomie

ce service n'était pas offert ou aisément

disponibile dans les collectivités où se trouvent les installations de la Voie maritime.



A des tests de consommation de drogue avant d'être confirmés. Nous examinons actuellement des moyens d'améliorer le protocole d'exécution de ces tests après les heures de travail régulières,

Note polistique de détection, de prévention et de dépistage de la consommation de drogue ou d'alcool dans les fonctions vitales à la sécurité, for- mule en 2003 avec l'accord du syndicat, a conti- nué d'être appliquée dans toute la CGVMSL. Elle devient du reste partie intégrante de la culture de l'emploi dans des postes délicats où le soumis- sécurité de la CGVMSL. Tous les nouveaux emplois dans des postes délicats ont été soumis à des tests de consommation de drogues auquel

*Prévention de la consommation de drogue ou d'alcool au lieu de travail*

CVMSL ont été présentes comme il se doit à Développement des ressources humaines Canada Dans l'ensemble, nous avons continué d'énergieis- ter de bons résultats en matière de gestion de la sécurité. Nos statistiques sur le temps perdu en raison de blessures ont augmenté légèrement en 2004-2005, arrivant à une fréquence de 1,58 par 100 employés-personnes en 2004-2005, contre 1,15 en 2003, et un indice de la gravité de 16,24 par 100. La région Maisonneuve a connu six accidents en 2003, et deux dans la région Niagara, deux accidents ont fait perdre 5 jours; le siège social n'a entraîné aucun accident.

Les rapports annuels sur La santé et la sécurité à Le

## Statistiques sur les absences résultant de l'enquête:

améliorent la santé et réduisent les frais médicaux et autres. Comme l'âge moyen des employés de la voile maritime est de 49 ans, le rendement pourra être considérable. La CGMSL lancera en 2005 une programme fondé sur les recommandations issues du mieux-être est dûe de telles activités sommelle, la croissance personnelle et les possibilités d'avancement. Le consensus dans le domaine de la sécurité et de la vie privée, la conciliation du travail et de la vie personnelle, des activités physiques, la gestion du stress, la gestion des crises et la résilience sont d'autre part des éléments essentiels pour assurer la sécurité et la santé au travail.

Rick Stimpsey, Benoit Nollet, Jim Wheeler et Craig Freeman (de gauche à droite) ont participé à la Semaine nord-américaine de la sécurité de la santé au travail, du 2 au 6 mai 2005 à Niagara.

L'an dernier, nous avons effectué un sondage au sujet du mieux-être. Il a révélé la priorité que les employés attachent aux divers besoins associés au

L'organisation pour lancer un programme de mieux-être. Le programme a commencé à susciter l'intérêt des employés de la CGVMSL, ce qui est essentiel à son succès et à son approbation par les employés. Des comités régionaux du mieux-être font rapport sur leurs plans d'action au comité organisational. Les mesures touchant toute l'organisation sont formulées dans toute l'organisation.

Note nouvelle politique sur la santé et la sécurité à être examinée avec la participation de tous les

Programme de mieux-être

QUESTIONS DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ

## REFORCER NOTRE PERSONNEL

Nous avons aussi sensiblement augmenté la fréquence des inspections des installations et des analyses des paramètres microbiologiques, chi- midunes et physiques de l'eau qu'elle fournit dans ses installations.

En 2004, la CGVMS a remplacé le dispositif de traitement de l'eau potable à l'écusse Iroquois. Le nouvel équipement assure la chlororation et la désinfection à ultraviolets. Le point approvisionnant le centre d'entretien à l'Iroquois a aussi été doté d'un système de désinfection à lampe ultraviolette. Les nouveaux dispositifs sont au service de la réglementation sanitaire sur la norme de la réglementation sur la





*Un des nobiliares de Würgendorf  
à l'écuse d'Irignois.*

GESTION DE L'EAU POTABLE

GESTION DES RÉSERVOIRS  
DE PRODUITS PÉTROLIERS

En 2004, la CGVMSL a investi près de 100 000 \$ pour évaluer et criticomiser des problèmes sup- plémentaires. L'assassinissement environnemental est un processus complexe et long mettant en cause un grand nombre d'organismes de régule- mentation et exigent de nombreux tests et analyses aussi qu'une planification soignueuse. Nous avons accordé un contrat visant la réalisati- on d'évaluations environnementales de phase I et phase II à l'agard d'une série de sites. Dans phase I, les experts-conseils que nous avons choisi de faire site et examiner l'utilisation de chaque site et examinent les dosseurs ainsi que les résultats des inspections des lieux en vue de préciser les endroits contaminés et le type de contamination. La phase II consiste à prélever des chantillons des sols et de l'eau souterraine sur une période prolongée, à la lumière des résultats de la phase I, pour déterminer s'il y a ou non contamination et, le cas échéant, quelle réaction de la phase I pour déterminer s'il y a une contamination. La phase II consiste à prélever des chantillons des sols et de l'eau souterraine sur une période prolongée, à la lumière des résultats de la phase I, pour déterminer s'il y a une contamination.

ment aux normes réglementaires.

Adoptant une démarche proactive face à Internet, danse de l'environnement, La CGVMSL consacre des efforts et des fonds importants au régarage et à l'assainissement de tout site contaminé dont elle a hérité lors de sa création. Ce travail se poursuit, et certains sites ont déjà été nettoyés conforme-.

LA BONNE INTENDANCE  
DE L'ENVIRONNEMENT

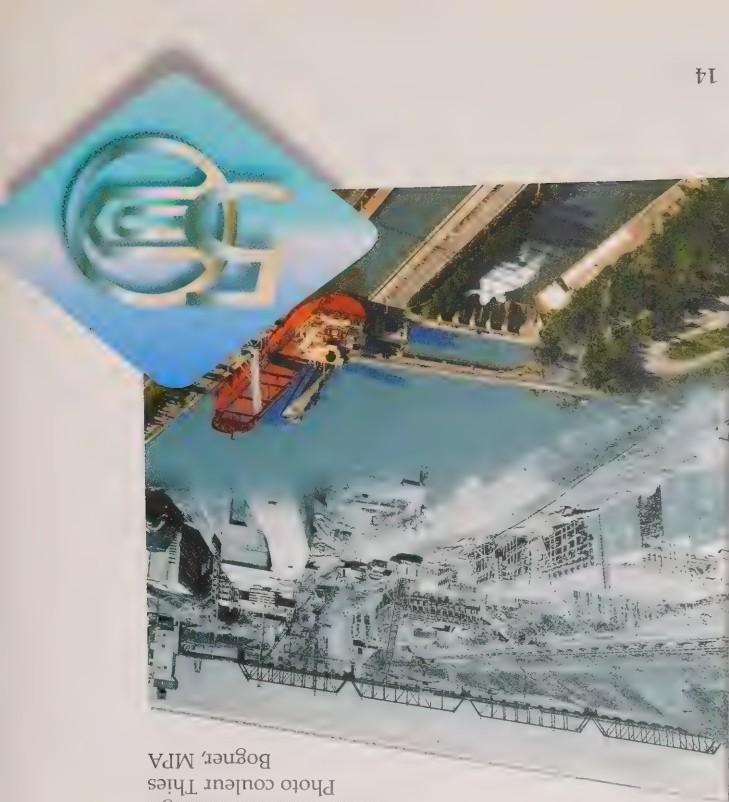
Nous tenons fermement à rendre la Voie maritime plus écologique et à précher par l'exemple dans la lagune dont nous assurons à l'extrême la gestion environnementale. La protection de l'environnement est une grande priorité dans la Planification de nos projets, et le conseil d'administration régolt régulièrement des rapports sur les progrès réalisés par l'entité dans la gestion des questions environnementales.

Les transports maritimes procurent d'importantes avantages environnementaux, et nous voulons les faire connaître dans le grand contexte du développement d'un réseau de transport durable. En 2004, nous avons arrêté une stratégie en ce sens tout en adoptant une approche proactive aux éventuelles menaces environnementales.

DES ACTIVITÉS PLUS  
ÉCOLOGIQUES

1,8 millions de Pages d'information en 2004, com-  
muniquant le message de la Voie maritime à des  
dizaines de milliers de visiteurs du monde entier.  
Aujourd'hui, les utilisateurs viennent dans notre  
site pour obtenir des avis et autres nouveautés de la  
Voie maritime, télécharger des formulaires, vérifi-  
er la position de leurs navires et obtenir des ren-  
seignements pour une visite commerciale ou de  
recherche. Il s'agit aussi bien d'agents de projets de  
aux ou de transporteurs que d'étudiants en géo-

[www.groundedstatistics.com](http://www.groundedstatistics.com)



Montage réalisée par la  
revue Canadian Salinings.  
Photo couleur Thies  
Bogner, MPA

en 1829. construition de la Voie maritime en 1934; et les 175 ans de l'ouverture du premier canal Welland Les anniversaires ont été d'excellentes occasions d'organiser des activités promotionnelles, et nos efforts ont été soutenus par ceux d'autres organismes. Radio-Canada et le History Channel des Etats-Unis ont réalisé des documentaires sur la Voie maritime et le canal Welland et les ont diffusées à quelques reprises au cours de l'année. En outre, la conférence internationale de 2004 sur les voies navigables a été organisée à St. Catharines pour souligner l'anniversaire du canal.

La CGVMSL a affiché un nouveau logo du 50e anniversaire sur ses documents promotionnels et assure une présence dans les ports et les collectivités le long de la Voie maritime, pour communiquer le message sur les avantages des transports maritimes. Des nombreux employés ont participé localement à des défilés, expositions et autres journées portes ouvertes, expositions et coup de visibilité à la CGVMSL. Des souvenirs de l'anniversaire ont été produits à l'intention des employés et des clients; ils ont été distribués dans les magasins portes ouvertes, donnant beau-

ports maritimes. Des nombreux employés ont participé localement à des défilés, expositions et autres journées portes ouvertes, expositions et coup de visibilité à la CGVMSL. Des souvenirs de l'anniversaire ont été produits à l'intention des employés et des clients; ils ont été distribués dans les magasins portes ouvertes, donnant beau-

The image features a large, semi-transparent blue graphic in the background. Inside the blue shape, the letters 'H2O' are written in a large, bold, white font. Below 'H2O', the letters 'AUT' are written in a smaller, white, sans-serif font. The graphic has a slightly irregular, organic shape, resembling a water droplet or a wave.

Une délégation de 21 représentants de l'industrie et du milieu maritime du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent s'est rendue à Athènes et au Pirée (en Grèce) au début de juin 2004 pour participer à Posidonia 2004, un salon maritime bien mal. Elle a rencontré des représentants de trois entreprises propriétaires ou exploitantes de navires présentes en exposé lors d'une rencontre organisée par la Chambre de commerce américaine-hellénique et participé à une réunion de l'Organisation mondiale du commerce du monde entier.

Le service commercial des États-Unis a délégué une délégation de 18 personnes à la SLSDC qui a elle-même organisé une réunion avec les délégations des États-Unis et du Canada en Grèce, le représentant des services diplomatiques auquel ont participé l'ambassadeur du Canada et le ministre des Transports du Canada.

Le service commercial des États-Unis a également rencontré les représentants de l'Union européenne à la SLSDC qui a elle-même organisé une réunion avec les délégations des États-Unis et du Canada en Grèce, le représentant des services diplomatiques auquel ont participé l'ambassadeur du Canada et le ministre des Transports du Canada.

Le service commercial des États-Unis a également rencontré les représentants de l'Union européenne à la SLSDC qui a elle-même organisé une réunion avec les délégations des États-Unis et du Canada en Grèce, le représentant des services diplomatiques auquel ont participé l'ambassadeur du Canada et le ministre des Transports du Canada.

Posidonia 2004

#### **INITIATIVES PROMOTIONNELLES**

Les génératrices de la centrale ont été complètement remises à neuf et elles peuvent être contrôlées à distance à partir du Centre de contrôle CGVMSL est en cours, et les économies en résultat sont estimées à 2005. La formation des employés de la CGVMSL a conduit avec Ontario Power Generation (OPG) un accord de principe permettant l'utilisation (OPG) d'eau excédentaire lorsqu'elle débit de la rivière Niagara le permet. Nous optimiserons ainsi la quantité d'électricité que nous produisons au cours des quatre prochaines années, ce qui pourrait rapporter jusqu'à 500 000 \$ en revenus supplémentaires sans exiger d'investissements supplémentaires. Nous nous employons actuellement à obtenir autorités canadiennes régulées des diverses autorités compétentes, y compris le Comité international du Niagara et le ministère des Affaires étrangères.



Conformément à l'enonce de mission de la CGVMSL, nous prévoyons diversifier nos activités dans les services maritimes connexes et en tirant tout le parti possible de nos éléments d'actif. Dans cette optique, la CGVMSL a entrepris une pré-mise de étude sur l'utilisation des terrains, pour évaluer la faisabilité certaines pourraient aider au autre, nous avons déjà pris des mesures pour augmenter les avantages que procure la centrale électrique de la Voie maritime, près de l'excluse 4 sur le canal Welland, et produire de l'électricité supplémentaire grâce aux déversoirs du canal. La centrale fournit de l'électricité pour l'exploitation des structures du canal, des écluses, des ponts, de l'équipement de communication et de l'éclairage ainsi que pour appuyer des récettes grâce à la

La CGVMSL a adopté une nouvelle méthode de distributions de billets pour les embarcations de plaisance. Partiellement automatisée pour simplifier les formalités d'embarquement des embarcations de plaisance. Des distributeurs de billets ont été disposés à chaque extrémité du canal Welland et le seront aux deux extrémités de chaque écluse de la section MLO au cours de l'été 2005. Elles produisent un ou plusieurs billets contre paiement par carte de crédit. L'utilisation de ces machines sera obligatoire à partir de la saison de navigation 2006; les paiements au comptant ne seront plus acceptés.

Distributrices de billets dans les services connexes saison de navigation 2006.

transports de « nouvelles » marchandises. Le nouveau tarif varié selon les tonnages de charge brute d'un navire au lieu d'être fondé sur des montants fixes. Tous les navires admissibles en profitent et jusqu'à présent, nous avons enregistré de bons résultats en termes de nouvelles marchan- dises transportées par le canal.

Les droits d'exclusivité appliquent à toutes les « nouvelles » marchandises, que l'on définit comme étant soit des marchandises con- teneuriées, soit comme des marchandises en set pas transports plus de 10 000 tonnes

mettront en moyenne par année entre 2001 et 2003. Toute carrière répondant à cette définition demeurera admissible aux droits réduits jusqu'à la



Le 23 mars 2005, les droits d'écussege ont été réduits dans le canal Welland pour les navires

L'hiver dernier, la CGVMSL a négocié avec Trans-ports Canada le lancement d'une initiative coopérative en vue d'attirer de nouvelles marichandises, de récupérer des marchandises perdues et de promouvoir les transports maritimes à courte distance.

Nous avons partagé cette activité avec les représentants des ports en vue d'implanter les transports maritimes à courte distance dans la Voie maritime. Outre les avantages évidents pour l'industrie maritime, les transports maritimes à courte distance apportent des avantages à la société en général par rapport aux transports routiers : ils réduisent la congestion routière, les frais de préparation des routes et la nécessité de construire de nouvelles routes. C'est pourquoi tant Transports Canada que l'Administration maritime des États-Unis font la promotion des transports maritimes à courte distance ; les deux organismes ont récemment organisé des conférences à ce sujet qui ont connu un succès solide.

clade du réseau comme un tout. Les ressources de marketing et de promotion de divers intervenants ont été regroupées à cette fin. Une attention partielle a été accordée aux transports maritimes à courte distance aux transports multimodaux. Nous sommes encouragés par le succès de l'Union européenne, depuis 1992, pour ce qui est de faire valoir les transports maritimes à courte distance comme option écologique et efficace pour les transports locaux.

CMVSL en développement des marchés a été investie en vue d'assurer la promotion commerciale globale partie des efforts déployés par la

Les entités canadienne et américaine de La Voie maritime mettent leurs moyens en commun et coordonnent leurs efforts pour mieux utiliser les ressources disponibles. Nous réalisons des progrès avec notre organisation de marketing parapluie sous l'égide de la marge Autoroute H<sub>2</sub>O.

INITIATIVE DE DÉVELOPPEMENT DES MARCHÉS

Transport maritime à court terme et conteneurs

INITIATIVE DE DEVELOPPEMENT DES MARCHÉS

Le plan stratégique de la CGVMSL est fortement axé sur l'élargissement du marché, aujourd'hui essentiellement les foyards. Nous traversons plus éprouvante que jamais avec les interviewants de la Voie maritime pour renforcer notre message commun et attirer de nouvelles marchandises dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Les entités canadienne et américaine de la Voie maritime mettent leurs moyens en commun et coordonnent leurs efforts pour mieux utiliser les ressources disponibles. Nous réalisons des programmes avec notre organisation de marketing partagée sous l'égide de la marine Autouroute H<sub>2</sub>O.

AUGMENTER LES REVENUS

Hydraulique de l'écluse 7, nous prévoyons pour suivre les travaux aux autres écluses au cours des quatre prochaines années. En raison de la forte augmentation du prix de l'acier en 2004, une nouvelle analyse coûts-avantages a été effectuée; elle nous confirme la viabilité du projet.

On estime que le programme de six ans de construction de toutes les écluses du canal Welland à Hydraulique coutera environ 60 millions de dol-lars. Les portes bousquées, vannes et défenses des écluses seront entièrement converties.



Un nouveau cylindre hydraulique à la porte 4 de l'escalier / .  
(Photo Iqbal S. Bilal)

Le projet de conversion à l'hydrogène permet la première édition de la Voie maritime à être entièrement convertie à l'hydrogène en 2004, ce qui connaît avec succès un projet pilote de deux ans. L'écluse 7 fonctionne désormais entièrement à hydrogène et l'écluse 6, en partie. À la lumière du fonctionnement efficace de l'équipement dans la saison de navigation 2004 ainsi que des légions apprises dans la pose, la mise à

#### Projet de conversion à l'hydraulique

Plus de 60 projets ont été menés à bien au cours de l'année. Ils visent entre autres des préparations structurelles et la佩niture au point 4, la佩niture et la remise en état des bûtes des portes à Lécluse 8, de dragueage en aval de Lécluse 1, divers projets d'amélioration des communiqués et des com-mandes électriques et une variété de travaux liés à la réparation ou l'amélioration des canaux et de structures connexes. Parmi les 22,3 millions de dollars consacrés au renouvellement des actifs dans la région Niagara, 2 millions de dollars ont été consacrés à des travaux d'entretien régulier effectués principale-ment par les employés de la Voie maritime.

et le régrammisse des écluses en paix.

Le projet de conversion des commandes mécaniques à des commandes hydrauliques s'est poursuivi au coût de 6 millions de dollars. Les travaux ont continué en vue de l'automatisation de la commande à distance des ponts isolés. Le pont 4 a été automatisé et les préparatifs ont été effectués pour la commande à distance du pont 21. Le coût des deux projets s'est élevé à 1,1 million de dollars. Poursuivants son programme de réhabilitation, CGVMSL a dépensé 3,5 millions de dollars pour la réparation du béton du bâtiion du bâtiion des écluses, la CGVMSL a dépensé

Niagara

Un entrepreneur regarrait un mur d'écluse durant les travaux hydrographiques de 2005.

Le montant de 9,6 millions de dollars consacré au renouvellement des actifs dans la région Maisonneuve comprend 1,1 million de dollars pour des travaux d'entretien régulier effectués principalement par les employés de la Voie maritime.

Près de 50 projets ont été réalisés dans la région en 2004-2005. Ils visaiient entre autres des améliorations aux systèmes de commandes électriques, de distribution et de communication ainsi que divers projets liés à la préparation et à l'amélioration de ponts, des structures des écluses, des rives des cours d'eau de structures connexes.

Un grand projet de technologie et de recherche des portes a été entrepris à l'échelle 1, au coût de 1,6 million de dollars. Les travaux de la première année d'un projet de dragage plurianuel ont été terminés au coût de 0,85 million de dollars. Un projet plurianuel de pénétration du Point 10 a été terminé, au coût de 0,85 million de dollars.

Maison neuve

Un certain nombre de projets gérés par le siège social de la CGMSL ont été réalisés aussi bien dans les régions qu'au siège social. Parmi eux figurent la pose d'appareils pour la perception automatique des péages des embarrassations de plai- sance, qui a coûté 0,15 million de dollars, et la pré- mière phase d'un projet d'amélioration de l'infra- structure des télécommunications dans les régions, au coût total de 0,9 million de dollars.

Jours d'hiver, toutes les compositions vitales du réservoir de canaux de 225 km de la Voie maritime ont été inspectées et préparées à la prochaine saison de navigation. Tous les travaux ont été terminés à temps pour l'ouverture du réseau en mars.



hydroélectrique de la région Niagara. Comme tout plus ont été consacrés à l'amélioration de la centrale projets organisationnels; 4,2 millions de dollars des Maisons neuve et 1,6 million de dollars affectés à des contre 9,6 millions de dollars dans la région

l'investissement s'élève à 22,3 millions de dollars renouvellement des actifs. Dans la région Niagara, millions de dollars en travaux au titre de son plan de cette année, la CGVMSL a mené à bien 33,5 mil-

## RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

75 p. 100 de ses dépenses. Vue d'un remboursement qui pourra atteindre 31 décembre 2004. Sa demande a été approuvée en date d'échéance de sa première ronde de projets le

sûrte maritime de Transports Canada avant la vertu du Programme de contribution pour la CGVMSL a présente une demande de fonds en

## la sûreté maritime pour le programme de contribution

Canada et de la Garde côtière des États-Unis. CGVMSL, de la Sûreté maritime à Transports Canada et de la réalise par des inspecteurs de la sécurité maritime aux fins de la l'objet d'une vérification initiale font maintenant arriver dans la Voie maritime pour les navires étrangers eux connaissances. Tous les navires techniques préavis de 96 heures avant de penetrer dans les clients. Les navires doivent maintenant donner un Les exigences de la sécurité touchent aussi nos

intrants pour les employés. Un programme continu en sécurité pour les navires de la CGVMSL a mis sur pied un Groupe de support en améliorant les méthodes et les services, la

pour encourager l'innovation chez les employés et pour aider à susciter et recueillir des idées qui grâce à des innovations technologiques ou en site à innover en vue d'améliorer le service. Dans un des objectifs stratégiques de la CGVMSL consiste à assurer la sécurité à toutes les écluses et pour assurer la sécurité de l'accès, ont été approuvées autres installations. Des vérifications et des exercices visant les divers éléments du Plan de sécurité stratégies de communication en matière de sécurité sont effectuées régulièrement.

Des programmes de formation continue en sécurité pour les exigences du RSTM) entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004 et relevant de Transports Canada. A cette fin, la CGVMSL a préparé et applique un vaste plan de sécurité des installations maritimes.

Conformité au Code IPS à la date voulue, ayant respecté les exigences du Réglement sur la sûreté du transport maritime (RSTM) entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004 et réglement sur la sûreté des installations telles que : réduire la dépendance à la navigation.

cette de la voie navigable. Il se penche sur des

tions supplémentaires du STIA pour améliorer l'effi-

ciacité de la voie navigable. II se penche sur des

options telles que : réduire la dépendance à la

des communications VHF avec les navires; créer

des modules de programmation des éclusages; et

des options telles que : réduire la dépendance à la

des modules de programmation des éclusages; et

réduire le nombre d'ajustes à la navigation.

Partout au monde, de nouvelles mesures de sécu-

rité visant les navires et les ports ont été adoptées

en 2004. La Voie maritime a reçu les certificats de

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires)

## CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

prometteuse en vue d'essais sur le terrain. Cela a été réalisé dans la région Niagara. Ceux-ci doivent être examinés pour examiner la sécurité des navires et des installations portuaires)

coopérative avec l'Innovation maritime pour examiner la sécurité des navires et des installations portuaires)

appelé le projet financièrement, et nous avons

centre de développement des transports (CDT)

technologie d'autopositionnement des navires. Le

éclusages, nous prévoyons mettre en œuvre une

rehausser l'efficacité et la sécurité durant les

de recherche-développement. En outre, afin de

mis en place à l'échelle de Beaumaris à des fins

comportant un seuil commandé à distance ont été

Deux dispositifs de crochets à dégagement rapide

en ce sens étaient en cours l'an dernier.

révètent une importance stratégique. Deux projets

nologiques d'amarrage des navires dans les écluses

À ce titre, les essais concernant de nouvelles tech-

vations pouvant être appliquées rapidement.

éte régulier. Jusqu'à présent, plus de 140 idées ont

innovation. Jusqu'à présent, plus de 140 idées ont

pour mettre à l'essai et mettre en œuvre des inno-

pour encourager l'innovation chez les employés et

de rehausser la sécurité et l'efficacité

ceste optique, nous recherchons des possibilités

site à innover en vue d'améliorer le service. Dans

un des objectifs stratégiques de la CGVMSL con-

stitue à innover en vue d'améliorer le service. Dans

ce contexte, nous recherchons des possibilités

de rehausser la sécurité, la fiabilité et l'efficacité

de rehausser la sécurité et l'efficacité

AUTOMATIQUE

Nous continuons d'ajouter de nouvelles fonctions au Centre de contrôle des opérations, installé au pointe inaugurée en 2003 sur le canal Welland. La commande à distance du pont II a débuté durant la saison de navigation 2004, après des essais techniques concusants. Les préparatifs à la commande à distance des points 4 et 21 ont débuté à la fin de la saison de navigation 2005. Les résultats sera suivis pendant l'hiver. Le contrôle de ponts pour- pendant la saison de navigation 2005. Les quatre ponts-levis du canal Welland seront alors tous transférés au Centre de contrôle des opérations pendant la saison de navigation 2006. Les quatre commandes à distance à venir assureront la sécurité du canal.

CENTRE DE CONTRÔLE DES OPÉRATIONS

Intenses sont prévus pour 2005 et 2006 en vue d'éliminer davantage de sediments accumulés dans le canal. La valeur totale du projet est estimée à plus de 5 millions de dollars.



100 tonnes de marchandises de plus dans la Voie  
maritime. L'an dernier, nous avons ainsi pu attirer  
davantage de navires océaniques. L'augmentation  
du tirant d'eau permis de 8,0 m (26 pi 3 po) à  
8,08 m (26 pi 6 po) s'applique à tous les navires  
interieurs et aux navires océaniques dotés de  
tirant d'eau suffisant pour débarquer les marchandises  
dans le canal Welland, et 414 dans la section MLO.  
Dans le canal Welland, presque 16 p. 100 des trans-  
ports de navires intérieurs et 13 p. 100 des trans-  
ports de navires océaniques se sont faits avec un tirant d'eau  
supérieur à 8,0 m; dans la section MLO, les chiffres  
sont de 25 p. 100 et 13 p. 100 respectivement.  
Pour du une profondeur d'eau suffisante continue  
nous avons commencé le dragage d'entretenir du  
chenal entre les écluses 1 et 2 du canal de la Rive  
Sud. Le ministre fédéral des Pêches et Océans a  
accepté le rapport d'étude des répercussions envi-  
ronnementales de la Voie maritime en avril 2004 et  
le premier volet du projet de trois ans a été ter-  
mine à l'automne 2004. Deux volets supplémentaires

#### AUGMENTATION DE LA PROFONDEUR

La certification ISO 9001 : 2000 se poursuit  
La certification ISO 9001 : 2000 se poursuit  
est une marque largement reconnue d'un service de qualité. Les services de la Voie maritime sont obtenue sur de nombreux aspects. En 2004, nous avons franchi un pas important en recevant cette certification pour l'exploitation des structures, y compris les écluses et les ponts. Ainsi, les trois principaux processus des opérations - exploitation des structures, contrôle du trafic maritime et inspection des navires - sont maintenant certifiés ISO, ils font l'objet d'une vérification régulière pour s'assurer qu'ils continuent de se conformer à nos normes de qualité supérieures.

*Photo gracieusement déposée au Musée national des beaux-arts du Québec*



Dragage d'entretenir dans le chenal de la Voie maritime soule point Champlain (été 2004).

et 2002. Ces résultats surpassent du reste l'objectif de la norme de service, qui est de 5 incidents par 1 000 transits. Les échouements de navires sont décloués sur tout d'une errure humaine ou de certains le type d'incident le plus fréquent; ils provoquent des problèmes touchant l'appareil à gouverner.

Le temps de bon fonctionnement du réseau, qui indique qu'il mesure la fiabilité physique à court terme, a été de 99,71 p. 100 en 2004, par rapport à l'objectif de 99,75 p. 100. L'indice de disponibilité du réseau, qui prend en compte toutes les causes de retard relevant de la Voie maritime, a été de 99,56 p. 100, soit mieux que l'objectif de 99,0 p. 100.

La CGVMSL tient à assurer constamment la fiabilité depuis plusieurs années un indice de fiabilité qui mesure la bonne condition du réseau à long terme. En 2004, l'indice de fiabilité est demeuré inchangé par rapport au 3,11 de 2003.

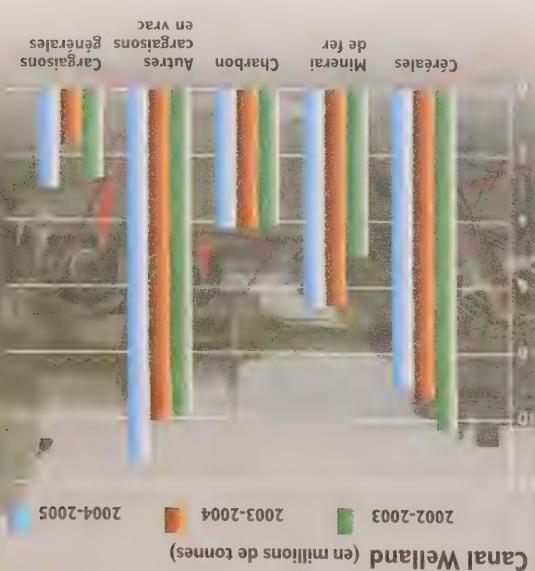
Cette indicateur prend en compte l'état de chaque structure en regard de son importance.

À la suite d'une évaluation du risque à l'échelle de la CGVMSL, il a été déterminé qu'un indice de fiabilité plus raffiné était nécessaire. Un nouvel indice établit complètement à la fois de l'état et du risque à une structure. Ce nouveau indice plus précis permet de déterminer si une structure est dans un état acceptable. Cela facilite l'application de mesures correctives.

Le résultat de cette analyse a montré que l'indice de fiabilité devrait être de 10 403 en 1999, en 2003, il sera de 6 590; il était à 5 870 en 2004.

MESURES DU SERVICE

Lakeview en avril 2005 feront basser le transport de charbon sur la Voie maritime.

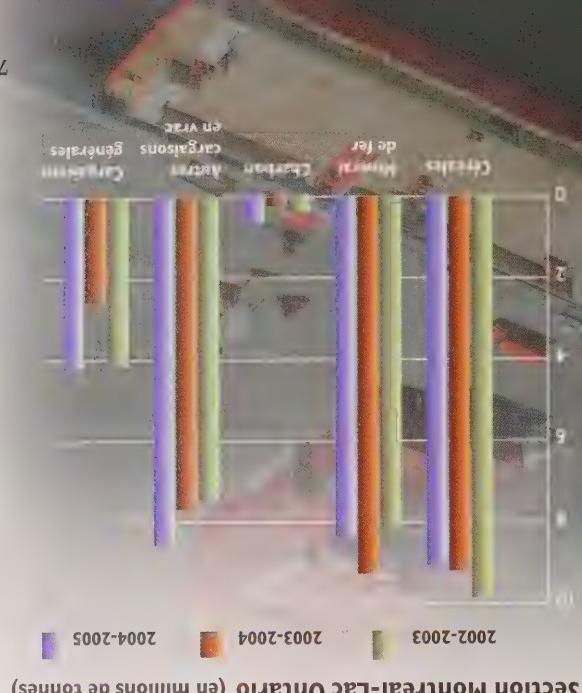


Les transports de cereales devraient augmenter largement par rapport à 2004, de meilleures recoltes entraînant une hausse du trafic à l'automne. A court terme, la concurrence entre routes d'exportation pourrait limiter les exportations de cereales canadiennes passant par le corridor de l'Est.

Malgré la forte valeur du dollar canadien, on prevoit que les expéditions de minerai de fer aug-menteront dans les deux sections de la Voie ma-ritime pour compenser l'incidence des grèves de 2004 sur les stocks. Cependant, des conflits de tra-vail persistent dans l'industrie continuent.

Probablement de l'ordre de 10 millions de mi-neurs et de ferrailleurs de fer et de charbon en raison de la demande réduite de charbon et de la diminution de coke dans l'industrie sidérurgique et la soucis environnementaux, la baisse de la produc-tion de la centrale électrique au charbon fermeture de la centrale électrique au charbon

Grâce à la solide activité économique prévue tant au Canada qu'aux États-Unis en 2005, le trafic sur la Voie maritime devrait augmenter l'an prochain. Une augmentation de la sous-traitance et à la modernisation aussi bien pour le trafic sur la marina que pour les ports de la Côte Ouest due à une congestion aux ports de la Côte Ouest. D'autre part, la demande de services dans le secteur M&O et de 77,3 p. 100, a été établie dans la région de 65,0 p. 100, a été maintenue en hausse de 4,2 millions de tonnes dans la section M&O. Les transports maritimes à l'importation aux États-Unis. Les transports maritimes aux États-Unis ont connu une augmentation de 2,99 millions de tonnes dans le canal Welland. Grâce à la solidité de l'économie canadienne. Au Canada, il y a eu une augmentation de 2,99 millions de tonnes dans la section M&O et de 77,3 p. 100, a été maintenue en hausse de 4,2 millions de tonnes dans la section M&O. Les transports maritimes aux États-Unis. Les transports maritimes aux États-Unis ont connu une augmentation de 2,99 millions de tonnes dans le canal Welland. Grâce à la solidité de l'économie canadienne.



Les transports d'autres cargaisons en vrac ont augmenté dans la section MLO de 11,6 P. 100, à 8,56 millions de tonnes, et dans le canal Welland, de 13,0 P. 100, à 11,39 millions de tonnes. Grâce à une bonne disponibilité de navires, grâce à des produits sort affichant une augmentation impresse, l'ionnante : pierre calcaire, +75 P. 100; 8Ypsé, +40 P. 100; fluorine, +30 P. 100, urée et produits connexes, plus de +100 P. 100; bois à pâte, +300 P. 100, et aliments pour animaux, +50 P. 100. Les coûts, la pierre, le sel, le ciment et la ferraille ont aussi augmenté.

### Cargaisons générales

Le transport de cargaisons générales (surtout l'aci-  
er) a connu une forte augmentation en 2004 grâce à la croissance économique et à l'élimination des

**Carbon**

des transports remontants, de sorte que les transports sont augmenté en tout de 1,1 p. 100, à 6,63 millions de tonnes.

Dans la section MLO, les transports de charbon ont augmenté de presque 200 p. 100, à 440 000 tonnes. La demande industrielle a plus que compensé la diminution des expéditions des- tines à la production sidérurgique. Dans le Canada, l'augmentation a été de 0,8 p. 100, à 4,23 millions de tonnes.



(Photo Thibes Bognet, MPA)

Le Languedoc de la CSL dans l'écluse de Saint-Lambert.

Nous connaissons déjà plusieurs des défis qui nous attendent à l'avenir et nous nous préparons déjà à les relever. Le moins que nous pouvons appris à bien connaître les défis et le changement; ils font partie du quotidien à la Voie maritime et nous prévoyons qu'il en restera ainsi. Nous connaissons parfaitement nos défis et le meilleur moyen de les relever est d'impliquer nos employés actuels qui partagent la même vision et qui sont déterminés à faire évoluer notre entreprise. Nous avons également mis en place une équipe de travailleurs qui sont responsables de l'innovation et de l'adaptation pour nous aider à atteindre nos objectifs.

Prets à relever les défis à venir

Les employés et les gestionnaires adoptent nos nouvelles méthodes de travail et réalisent des résultats qui démontrent leur succès continu. Ils continuent à faire partie de notre équipe et contribuent à l'innovation et à l'adaptation de notre entreprise. Les résultats de leur travail sont reconnaissables et contribuent à l'atteinte de nos objectifs. Nous sommes fiers de nos employés et de leur détermination à réussir malgré les défis et les obstacles rencontrés. Cependant, il est important de rappeler que les succès ne viennent pas sans effort et sans détermination. Nous devons continuer à travailler ensemble pour atteindre nos objectifs et à faire évoluer notre entreprise vers un avenir meilleur.

La structure organisationnelle est certes importante mais elle doit être adaptée aux besoins de l'entreprise. Des plans et des nouvelles initiatives qui garantissent l'efficacité et la durabilité doivent être mis en place pour soutenir les succès futurs. Ces changements doivent être réalisés progressivement et avec la participation active de tous les employés. La mise en place d'un nouveau système de gestion de la qualité et de l'environnement peut contribuer à l'amélioration continue de l'entreprise. Les succès futurs dépendront de l'adoption de nouvelles méthodes de travail et de l'implémentation de nouvelles technologies. Cependant, il est important de garder à l'esprit que les succès ne viennent pas sans effort et sans détermination. Nous devons continuer à travailler ensemble pour atteindre nos objectifs et à faire évoluer notre entreprise vers un avenir meilleur.

Pour le bien de la Voie navigable, nous continuons de nous efforcer de nouvelles négociations et toutes les membres de la direction nous avions accompagnés et à l'orientation de nos efforts pour l'année à venir. La CGVMSL a l'avantage de disposer de solides partenariats, d'un appui gouvernemental croissant et d'un personnel loyal. Par conséquent, nous sommes en excellente position pour faire face aux défis et notre avenir à tous est prometteur.

Par conséquent, nous sommes en excellente position pour faire face aux défis et notre avenir à tous est prometteur.

Nos employés et tous les membres de la direction ont à cœur les intérêts de la CGVMSL, et j'ai également apprécié leurs efforts au cours de l'année dernière. De même, l'appui que j'ai reçu du conseil école. De même, l'appui que j'ai reçu du conseil municipal a été essentiel aux progrès que nous avons accomplis et à l'orientation de nos efforts pour l'année à venir. La CGVMSL a l'avantage de disposer de solides partenariats, d'un appui gouvernemental croissant et d'un personnel loyal. Par conséquent, nous sommes en excellente position pour faire face aux défis et notre avenir à tous est prometteur.

Vingt-et-un pales de turbines d'éoliennes flottantes sont déchargées au port de la Voie maritime de Duluth. Ces turbines sont destinées à l'exploitation de la Voie navigable, nous continuons de nous efforcer de nouvelles négociations et toutes les membres de la direction nous avions accompagnés et à l'orientation de nos efforts pour l'année à venir. La CGVMSL a l'avantage de disposer de solides partenariats, d'un appui gouvernemental croissant et d'un personnel loyal. Par conséquent, nous sommes en excellente position pour faire face aux défis et notre avenir à tous est prometteur.







## **TABLE DES MATIÈRES**

**3**

**Message du président**

**6**

**Rapport sur les opérations**

**19**

**Regie**

**21**

**Résumé financier**

*Notre Voie à de l'avenir...»*

Parmi les commanditaires, parmi les organisations appuyant l'Auto-route H<sub>2</sub>O se trouvent les deux entités de la Voie Maritime du Saint-Laurent, les grands ports du réseau et des groupes d'intérêt maritimes.

- Les navires ne consomment que 10 à 20 p. 100 au total d'énergie que les camions.
  - Avec un seul litre de carburant, un navire transporte une tonne de marchandises sur 240 km. En train, la distance basse à moins de 100 km, et en camion, à moins de 30 km.
  - Les navires aux dimensions maximales de la Voie maritime, deux fois aussi longs et à moitié aussi larges qu'un train de footballe, transportent autant de marchandises que 870 camions ou 225 wagons de train.
  - Les navires produisent 1 / 10e des gaz à effet de serre émis par les camions et la moitié de celle causée par les trains (en grammes par tonne-km).
  - Un seul accident maritime est energetique pour 13,7 accidents de train et 74,7 accidents de camion. Et un seul déversement maritime est égale à 10 déversements de train et 37,5

*les transports maritimes reduisent les couts, la congestion et la pollution terrestre.*

- Le trajet le plus court jusqu'au centre industriel et récreatif de l'Amérique du Nord à partir de nombreux ports européens; plus de 65 ports dotés de toutes les installations vulnérables; plus de 65 ports des ports océaniques; infrastructures à ceux des ports océaniques; excellentes liaisons intermodales avec un vaste réseau de routes et de chemins de fer assurant un service porte-à-porte complet transports écologiques, sûrs et fiables; ample capacité pour transporter davantage de marchandises.

(Photo Thies Bognet, MPa, F/PPO)

In ensemble remorquement-chaland passe sous le  
Garden City Skyway à St. Catharines (mai 2005).

*du Saint-Laurent.*

*resean Grands Lacs-Voie maritime*

*et les Etats-Unis est aussi appelée le*

(2 400 miles) situated centre of Canada

*autoroute maritime de 3700 km*

*formement l'Automobile H.O. Cette*

*Saint-Laurier et les Grands Lacs*

L'avenir de la Voie maritime du  
Lac-Saint-Jean

Ensemble le flouze Saint-

motrice de l'Autoroute H.G

*La CGVMSL : La force*



## La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) est une société sans but lucratif qui a été créée en 1998 par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. Conformément aux dispositions de la Loi maritime du Canada, la CGVMSL gère et exploite les installations canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent au nom du gou-

vernement fédéral, en vertu d'un accord à long terme conclu avec Transports Canada.

## Nos principes directeurs

Cap sur le succès...

En route vers l'avenir.

Note de mission : Nous faisons transiter

économiquement et efficacement les navires dans un réseau de voies navigables sécuritaire, stable et écologique pour répondre aux besoins de transport de nos clients.

Note de vision : La CGVMSL et ses partenaires - le réseau de transport de choix.

Nos valeurs : intégrité, respect, ouverture, innovation

## Comment nous joindre

Siège social  
202, rue de l'Écluse

Cormwall (Ontario) K6J 3P7  
Tél. : (613) 932-5170

Courriel : marketing@voiemaritime.ca  
Site Web : www.grandsacs-voiemaritime.com

Region Niagara  
151, rue de l'Ecluse  
Saint-Lambert (Québec)  
Tél. : (450) 672-4110  
j4R 2V6

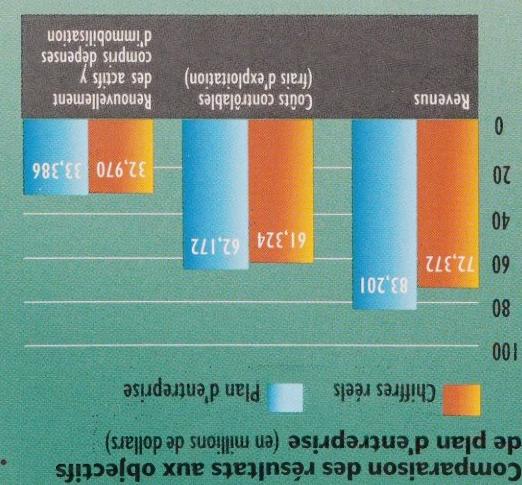
Region Glenndale  
508, avenue Glenndale  
St. Catharines (Ontario)  
Tél. : (905) 641-1932  
L2R 6V8

Consepteurs graphiques : Wallers & Greene Associates  
Impression : National Printers

juin 2005

Le Piégrier remonte le canal Welland, à l'approche de l'écluse 3. (Photo Jeff Cameron)  
Welland, se dirigeant au nord sur le lac Erie.  
Le navire océanique Seneca quite l'écluse 8 du canal Welland. (Photo Scott Duthie)

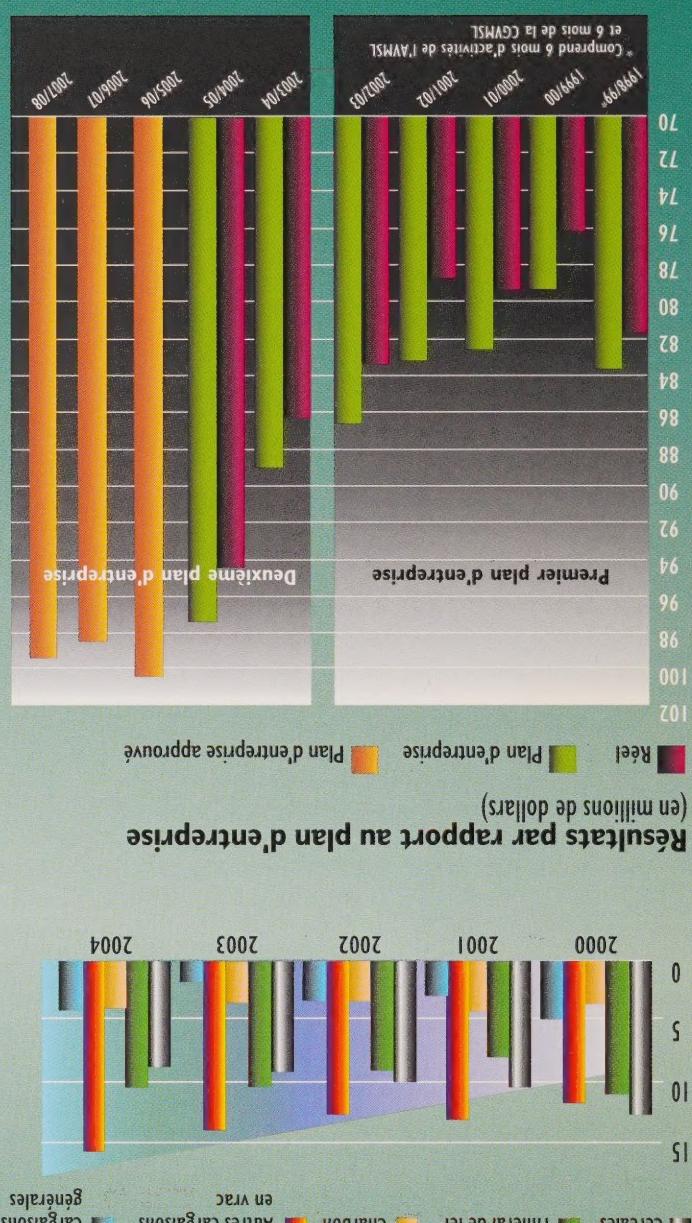
Du côté du port de Sarnia (mai 2005). (Photo This Bogner, MPA, F/PPO)  
Une forte vague meut le navire battant pavillon minneapolis-St. Paul est déchargé du navire semi-rémorqueur dans le port de Sarnia (mai 2005). (Photo This Bogner, MPA, F/PPO)  
Navire de la compagnie Jumbo et un camion semi-rémorqueur dans le port de Sarnia (mai 2005). (Photo Jeff Cameron)  
Le Piégrier remonte le canal Welland, à l'approche de l'écluse 3. (Photo Scott Duthie)



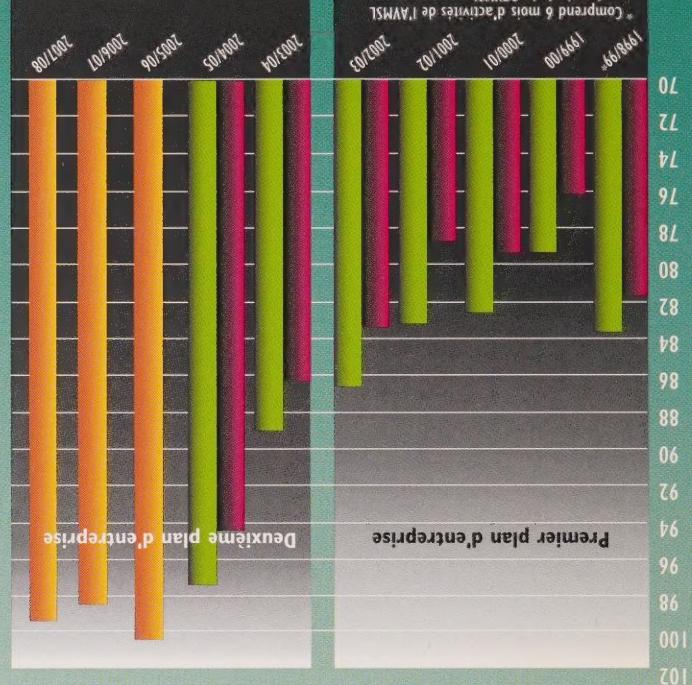
- La plus longue saison de l'histoire de la Voie maritime - 281 jours
- Disponibilité du réseau à 99,56 % du temps durant la saison
- Augmentation réussie de la profondeur à 26 pi 6 po
- Augmentation globale du trafic de 6,5 p. 100, à 43,4 millions de tonnes
- 2 683 transits de navires dans la section MLO,
- 104 de plus qu'en 2003
- 3 185 transits de navires dans le canal 2000
- Les revenus totaux des pétages ont suivi la tendance du tonnage et ont augmenté de 12,5 p. 100, à 70,3 millions de dollars.
- La Corporation a dé nouvau surpassé les objectifs du plan d'entreprise en 2000
- Les résultats efficacement les coûts controllables, contre 96,4 millions prévus au dollars, contre 96,4 millions prévus au plan d'entreprise
- Réserve théorique de 14,5 millions de dollars au terme de la 7<sup>e</sup> année
- Total de 51,7 millions de dollars en d'activité
- Salaires, traitements et cotis des personnes, soit 86,0 p. 100 des frais d'exploitation, soit 86,0 p. 100 des frais d'exploitation totaux
- Programme de renouvellement des accès (entretien et préparations importantes aux écluses, canaux, ponts, immeubles et autres éléments d'infrastructure) et autres écluses, canaux, ponts, immeubles aux écluses, canaux, ponts, immeubles et autres éléments d'infrastructure)
- Conversion complète de l'écluse 7 à 82,1 millions de dollars, soit 32,1 millions de dollars
- L'hydravauge

## Results 2004-2005 : points saillants

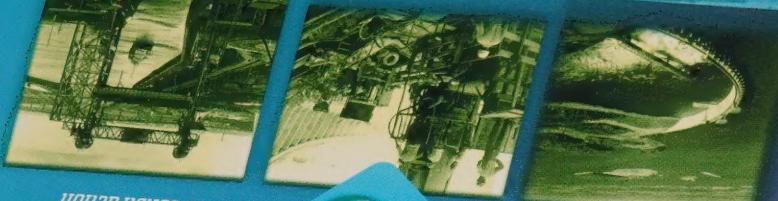
- La plus longue saison de l'histoire de la Voie maritime - 281 jours
- Disponibilité du réseau à 99,56 % du temps durant la saison
- Augmentation réussie de la profondeur à 26 pi 6 po
- Augmentation globale du trafic de 6,5 p. 100, à 43,4 millions de tonnes
- 2 683 transits de navires dans la section MLO,
- 104 de plus qu'en 2003
- 3 185 transits de navires dans le canal 2000
- Les revenus totaux des pétages ont suivi la tendance du tonnage et ont augmenté de 12,5 p. 100, à 70,3 millions de dollars.
- La Corporation a dé nouvau surpassé les objectifs du plan d'entreprise en 2000
- Les résultats efficacement les coûts controllables, contre 96,4 millions prévus au dollars, contre 96,4 millions prévus au plan d'entreprise
- Réserve théorique de 14,5 millions de dollars au terme de la 7<sup>e</sup> année
- Total de 51,7 millions de dollars en d'activité
- Salaires, traitements et cotis des personnes, soit 86,0 p. 100 des frais d'exploitation, soit 86,0 p. 100 des frais d'exploitation totaux
- Programme de renouvellement des accès (entretien et préparations importantes aux écluses, canaux, ponts, immeubles et autres éléments d'infrastructure) et autres écluses, canaux, ponts, immeubles aux écluses, canaux, ponts, immeubles et autres éléments d'infrastructure)
- Conversion complète de l'écluse 7 à 82,1 millions de dollars, soit 32,1 millions de dollars
- L'hydravauge



**Résultats par rapport au plan d'entreprise**  
(en millions de dollars)



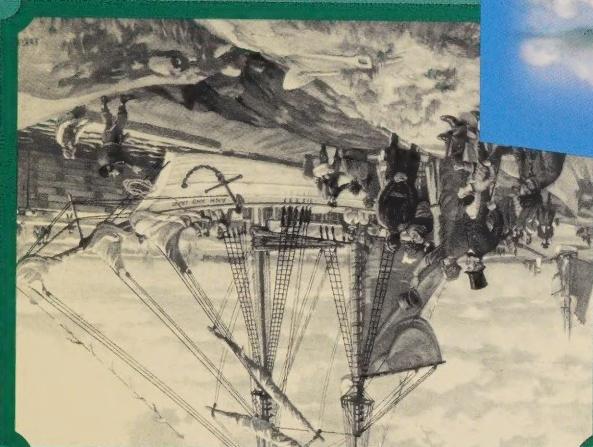
**Résultats par rapport au plan d'entreprise**  
(en millions de dollars)



Célébrations 50 ans  
... depuis le début  
de la construction



Célébrating  
50 years... since  
construction began



L'ouverture du premier canal Welland.

du début de la construction de la Voie maritime et le 175<sup>e</sup> anniversaire de

En 2004, nous avons célébré le 50<sup>e</sup> anniversaire

d'activités, elle a servi au transport de plus de 2,2 milliards de tonnes de marchandises valant

plus de 265 milliards de dollars. Des navires de 50 pays du monde entier ont transité dans nos écluses en toute sécurité plus de 255 000 fois.

ensemble complet de services de cybersécurité, un

Grands Lacs - Voie maritime, y compris : des données en temps réel sur la navigation, des

liens à des sites pertinents du gouvernement et des transports maritimes commerciaux, un

un site Web binational constituant la source d'information la plus complète sur le réseau

navigation de neuf mois

la navigation 24 heures par jour, même par mauvais temps, pendant toute la saison de

un système d'identification automatique des navires

un système informatique de pointe pour la gestion du trafic

opérations d'éclusage

la certification ISO 9001 : 2000 pour l'inspection des navires, du contrôle du trafic et les

des inspections conjointes des gouvernements canadien et américain, sans double emploi

un dossier hors pair en matière de sécurité

et donnant accès à 3 700 km d'eau navigables

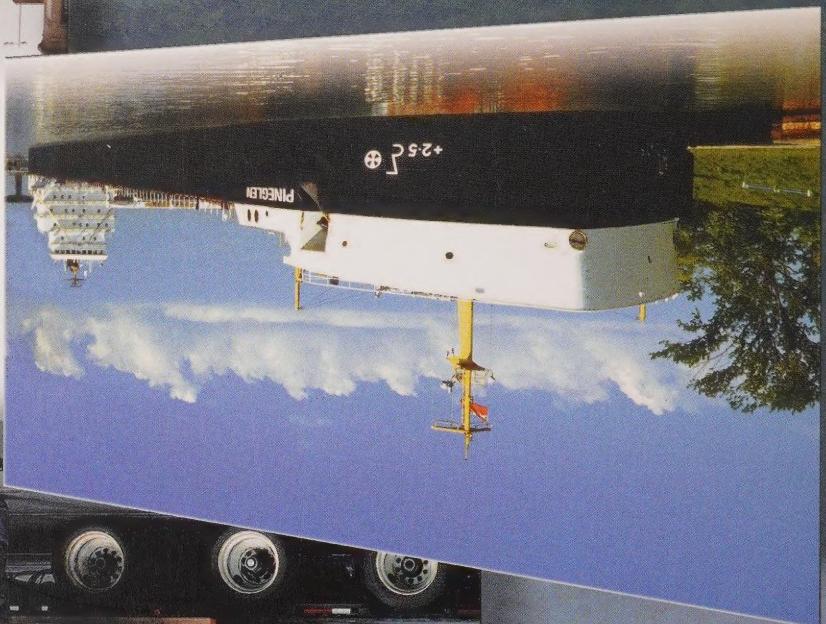
15 écluses efficaces et des chaussées de jonction bien entretenues reliant Montréal au Lac Érié

croiser :

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent offre pour les cargos et les navires de

## Normes de service supérieures

Rapport annuel  
2004-2005



Corporation  
de Gestion  
de la Voie  
Maritime du  
Saint-Laurent